



S t R H
Wien

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

StRH V - 2/19

Wiener Lokalbahnen GmbH, Barrierefreiheit

von Stationen der Nebenbahn

KURZFASSUNG

Die Wiener Lokalbahnen GmbH bzw. die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen erreichte durch ein ambitioniertes Modernisierungsprogramm bei zahlreichen Stationen der Nebenbahn eine deutliche Verbesserung ihrer Benutzbarkeit für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität. Das Modernisierungsprogramm startete im Jahr 2010 und diente unter anderem der Umsetzung des Etappenplanes Verkehr aus dem Jahr 2006 zur Beseitigung von Barrieren innerhalb der im Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz vorgesehenen zehnjährigen Frist.

Da das Modernisierungsprogramm für die 19 Stationen der Nebenbahn noch nicht abgeschlossen war, wiesen einige Stationen noch Barrieren für Rollstuhlfahrende und sehbehinderte bzw. blinde Personen auf.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl technische Verbesserungen für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität. Diese betrafen unter anderem schienengleiche Bahnsteigzugänge, taktile Bodenleitsysteme, Handläufe, Wartegelegenheiten, Fahrgastinformationssysteme und Fahrscheinautomaten. Auf eine noch bestehende Diskriminierung von Rollstuhlfahrenden durch die Beförderungsbedingungen wurde hingewiesen.

Die vorliegende Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien soll zur Aufrechterhaltung bzw. zum Erreichen der Barrierefreiheit von Stationen der Nebenbahn beitragen.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Stationen der Nebenbahn der Wiener Lokalbahnen GmbH einer Prüfung auf Barrierefreiheit 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.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	10
1.1 Prüfungsgegenstand.....	10
1.2 Prüfungszeitraum	10
1.3 Prüfungshandlungen.....	10
1.4 Prüfungsbefugnis.....	10
1.5 Vorberichte	12
2. Einleitung.....	12
3. Rechtliche Grundlagen	14
3.1 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz	14
3.2 Eisenbahnrecht.....	14
4. Technische Grundlagen.....	17
4.1 Technische Spezifikationen der Interoperabilität - persons with reduced mobility ...	17
4.2 Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen	18
4.3 Regelwerk 01.01., <i>Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen</i>	19
5. Eckdaten.....	20
6. Etappenplan Verkehr	24
7. Modernisierungsprogramm.....	26
8. Vorfälle	28
9. Prüfungsergebnisse.....	30
9.1 Personen- und Reisegepäcktarif der Wiener Lokalbahnen GmbH	30
9.2 Regelwerk 01.01., <i>Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen</i>	33

10. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien	34
10.1 Haltestelle Griesfeld.....	34
10.2 Schienengleiche Bahnsteigzugänge.....	44
10.3 Fahrzeuggebundener Hublift und Bahnsteiggeometrie.....	48
10.4 Weitere Wahrnehmungen zu den Bahnsteigen	52
10.5 Fahrzielanzeiger	58
10.6 Warteräume und Toilettenanlagen	60
10.7 Aufzüge	63
10.8 Sonstige Wahrnehmungen	64
11. Zusammenfassung der Empfehlungen	67

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1: Stationen auf der Nebenbahn.....	20
Tabelle 2: Anzahl der Fahrgäste in den Stationen pro Jahr.....	22
Tabelle 3: Hublifteinsätze	23
Tabelle 4: Gleisquerung durch Fahrgäste in den Stationen.....	23
Tabelle 5: Umsetzung des Modernisierungsprogrammes, Stand vom 8. August 2019.....	26
Abbildungen 1 und 2: Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz (links: am 19. März 2015, vor der Modernisierung; rechts: am 18. März 2019, nach der Modernisierung)	29
Abbildung 3: Bahnhof Wiener Neudorf (links im Bild: Gleis 1, rechts im Bild: Gleis 2), aufgenommen am 3. April 2019	30
Abbildung 4: Modernisierte Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 26. August 2019.....	34
Abbildung 5: Parkplätze bei der Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 26. August 2019	37
Abbildung 6: Notrufsäule in der Haltestelle Griesfeld, angeschlossen an das taktile Bodenleitsystem, aufgenommen am 26. August 2019	38
Abbildung 7: Stolpergefahr an der Bahnsteigkante in Fahrtrichtung Wien Oper in der Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 26. August 2019.....	40
Abbildung 8: Informationsvitrine in der Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 30. April 2019.....	42
Abbildung 9: Schienengleicher Bahnsteigzugang der Haltestelle Schöpfwerk, aufgenommen am 28. August 2019	44
Abbildung 10: Schienengleicher Bahnsteigzugang im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn, aufgenommen am 26. August 2019	47

Abbildung 11: Fahrzeuggebundener Hublift an einem Triebwagen der Reihe 400, aufgenommen am 30. April 2019	48
Abbildung 12: Schmalere Außenbahnsteig der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper, aufgenommen am 28. August 2019	51
Abbildung 13: Schmalere Mittelbahnsteig des Bahnhofes Traiskirchen Lokalbahn, aufgenommen am 12. März 2019	54
Tabelle 6: Abmessungen von Mittelbahnsteigen.....	55
Abbildung 14: Unklare Anbringung der gelben Sicherheitslinie in der Haltestelle Möllersdorf, Lokalbahn, aufgenommen am 26. August 2019.....	58
Abbildung 15: Fahrzielanzeiger in der Haltestelle Möllersdorf Lokalbahn, aufgenommen am 18. März 2019.....	59
Abbildung 16: Warteraum im Bahnhof Vösendorf-Siebenhirten, aufgenommen am 28. August 2019.....	61
Abbildung 17: Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz, aufgenommen am 18. März 2019.....	64
Abbildungen 18 und 19: Hindernisse für sehbehinderte und blinde Personen im Bahnhof Guntramsdorf Lokalbahn, aufgenommen am 26. August 2019	66

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.	Absatz
AM-VO.....	Arbeitsmittelverordnung
BGStG	Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
cm.....	Zentimeter
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbAV.....	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbBFG	Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetz
EisbG.....	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV.....	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EisbSV.....	Eisenbahnschutzvorschriften
EK.....	Eisenbahnkreuzung
EU	Europäische Union

EUR.....	Euro
gem.....	gemäß
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
ISO	Internationale Organisation für Normung
KA.....	Kontrollamt
km.....	Kilometer
km/h.....	Kilometer pro Stunde
lt.....	laut
m	Meter
max.....	maximal
min.....	Minuten
mm	Millimeter
Nr.....	Nummer
ÖNORM.....	Österreichische Norm
ÖNORM EN.....	Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm
Pkt.	Punkt
PRM.....	persons with reduced mobility
rd.	rund
RVE	Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
s.....	siehe
StRH.....	Stadtrechnungshof
TBI.....	taktile Bodeninformationen
TSI.....	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
u.a.	unter anderem
v.H.	von Hundert
vgl.	vergleiche
Wiener Linien GmbH & Co KG	WIENER LINIEN GmbH & Co KG

Wiener Lokalbahnen GmbH	WIENER LOKALBAHNEN GmbH
Wiener Stadtwerke GmbH	WIENER STADTWERKE GmbH
Wiener Stadtwerke	
Vermögensverwaltung GmbH.....	WIENER STADTWERKE Vermögensverwaltung GmbH
WLB.....	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
WStV	Wiener Stadtverfassung
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZOV	Zusatzbestimmungen zur Dienstvorschrift der Öster- reichischen Bundesbahnen, B 51, Oberbauvorschrift

GLOSSAR

Aufmerksamkeitsfeld

Taktile Bodenindikatoren, die dem Anzeigen von Richtungsänderungen, Abzweigungen und Kreuzungen im taktilen Wegenetz dienen.

Bahnhof

Gemäß EisbBBV eine Betriebsanlage mit mindestens einer Weiche, wo Zugfahrten beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen.

Bedarfshaltestelle

Haltestelle, bei der bei Bedarf gehalten wird.

Brailleschrift

Schrift aus Punktmustern, die von hochgradig sehbehinderten und blinden Personen genützt wird.

Doppeltraktion

Zugbildung, bei der der Zug aus zwei gekuppelten Triebwagen besteht.

Haltestelle

Gemäß EisbBBV eine Betriebsanlage der freien Strecke, wo Zugfahrten planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.

Hauptbahnen

Gemäß EisbG für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung.

Hauptgleise

Gemäß EisbBBV sicherungstechnisch für Zugfahrten ausgerüstete Gleise.

Hindernisfreier Weg

Gemäß "Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität" eine Verbindung zwischen zwei oder mehreren öffentlich zugänglichen Stationsbereichen, bei denen sich Menschen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität uneingeschränkt bewegen können.

Interoperabilität

Gemäß "Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)" die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

Leitstreifen

Taktile Bodenindikatoren zur Kennzeichnung des Gehwegverlaufes für sehbehinderte bzw. blinde Personen.

Nebenbahnen

Gemäß EisebG für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, die keine Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

Person mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität

Eine Person mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, effektiven und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind.

Straßenbahnen

Gemäß EisebG für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen.

Taktil

Information, die durch den Tastsinn verstanden wird.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Gemäß EisebG Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten.

Vernetzte Nebenbahnen

Nebenbahnen, bei denen über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel stattfinden kann.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Stationen der Wiener Lokalbahnen GmbH einer stichprobenweisen Prüfung auf Barrierefreiheit. Die Prüfung verfolgte das Ziel, die Barrierefreiheit der Bahnhöfe und Haltestellen aufrechtzuerhalten bzw. zu erreichen.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen.

Die Prüfung wurde von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte vom ersten bis zum dritten Quartal des Jahres 2019. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand im März 2019 statt. Die Schlussbesprechung wurde im September 2019 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2014 bis 2018, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Gespräche mit den Vertreterinnen bzw. Vertretern der geprüften Stelle und Erhebungen vor Ort. Die geforderten Unterlagen wurden sorgfältig und zeitgerecht vorgelegt, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

1.4 Prüfungsbefugnis

1.4.1 Die Prüfungsbefugnis für diese Prüfung ist in § 73c der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben.

1.4.2 Gemäß § 73b Abs. 2 der Wiener Stadtverfassung obliegt dem Stadtrechnungshof Wien *"auch die Prüfung der Gebarung von wirtschaftlichen Unternehmungen, an denen die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen der Zuständigkeit des Stadtrechnungshofes Wien unterliegenden Rechtsträgern jedenfalls mit mindestens 50 v.H. des Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist oder die die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen solchen Rechtsträgern betreibt. Der Stadtrechnungshof Wien überprüft weiters jene Unternehmungen, die die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen der Zuständigkeit des Stadtrechnungshofes Wien unterliegenden Rechtsträgern durch finanzielle oder sonstige wirtschaftliche oder organisatorische Maßnahmen tatsächlich beherrscht. Die Zuständigkeit des Stadtrechnungshofes Wien erstreckt sich auch auf Unternehmungen jeder weiteren Stufe, bei denen diese Voraussetzungen vorliegen. Diese Prüfungsbefugnisse des Stadtrechnungshofes Wien sind durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen"* (z.B. durch eine entsprechende Bestimmung im Gesellschaftsvertrag).

1.4.3 Gemäß § 73c der Wiener Stadtverfassung obliegt dem Stadtrechnungshof Wien u.a. auch die Prüfung, *"ob bei den der Gebarungsprüfung unterliegenden Unternehmungen (§ 73b Abs. 2 der Wiener Stadtverfassung) sowie bei den von den Organen der Gemeinde verwalteten Einrichtungen und Anlagen, von denen eine Gefahr für die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgehen kann, ausreichende, angemessene und ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden. Diese Prüfungsbefugnisse sind durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen."*

1.4.4 Die Wiener Lokalbahnen GmbH ist im alleinigen Eigentum der Stadt Wien, sodass § 73b Abs. 2 der Wiener Stadtverfassung zur Anwendung gelangt. Die diesbezügliche Einschau ergab, dass die Prüfungsbefugnis des Stadtrechnungshofes Wien zwar in Bezug auf die Gebarungsprüfung gemäß § 73b Abs. 2, jedoch nicht in Bezug auf die Sicherheitskontrolle gemäß § 73c der Wiener Stadtverfassung sichergestellt worden war. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, eine dahingehende Ergänzung im Gesellschaftsvertrag vorzunehmen.

1.5 Vorberichte

1.5.1 Im Zusammenhang mit der vorliegenden Prüfung sind die folgenden Berichte des vormaligen Kontrollamtes der Stadt Wien bzw. des Stadtrechnungshofes Wien anzuführen:

- Wiener Linien GmbH & Co KG, Prüfung der "Cross Border Leasing" - Geschäfte der Stadt Wien; Prüfersuchen gem. § 73 Abs. 6a WStV vom 20. Dezember 2012; Teil 2: Sicherheitsprüfung; KA - K-11/12,
- Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen; StRH V - GU 1-2/15.

1.5.2 Diese Prüfungen behandelten Fragestellungen im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr und mit schienengleichen Eisenbahnübergängen.

2. Einleitung

2.1 Die Wiener Lokalbahnen GmbH ist ein Unternehmen, das u.a. Eisenbahnverkehrsleistungen auf eigener und fremder Eisenbahninfrastruktur erbringt.

2.2 Die vorliegende Prüfung beschränkte sich auf die Stationen der Nebenbahn. Diese Stationen befinden sich anders als die straßenbahnmäßig betriebenen Haltestellen ausschließlich auf der eigenen Eisenbahninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen GmbH.

2.3 Die Nebenbahn gilt wegen ihrer Anschlussstellen zur Hauptbahn als vernetzt. Die Vernetzung ist für den Güterverkehr von Bedeutung, im täglichen Personenverkehr spielte sie keine praktische Rolle.

2.4 Im Rahmen eines umfangreichen Modernisierungsprogrammes wurden zahlreiche Stationen erneuert, wobei auf eine barrierefreie Bauausführung zu achten war. Die Haltestellen Schöpfwerk und Griesfeld waren die letzten beiden Stationen, die vor Beginn der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien vollständig modernisiert worden waren. Ihre Modernisierung erfolgte im Jahr 2018.

2.5 Wenn sich Eisenbahnkreuzungen im Nahbereich von modernisierten Stationen befanden, zog die Wiener Lokalbahnen GmbH diese bevorzugt anstelle von Gleisüberquerungen im eigentlichen Haltestellenbereich heran. Dadurch können die Fahrgäste die Gleise nicht nur höhengleich, sondern in den meisten Fällen auch technisch gesichert überqueren. Die Eisenbahnkreuzungen wurden in die gegenständliche Prüfung nicht einbezogen, deren Sicherheit war vom Stadtrechnungshof Wien bereits zu einem früheren Zeitpunkt geprüft worden (s. "Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen", StRH V - GU 1-2/15).

2.6 Die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen verfügte seit dem Jahr 1898 über die eisenbahnrechtliche Konzession für die Lokalbahnlinie Matzleinsdorfer Platz bis Baden Josefsplatz. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr verlängerte zuletzt am 23. Dezember 1998 die Konzessionsdauer bis 31. Dezember 2023.

2.7 Die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wurde mit dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Juni 2018 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Die Gesellschafterinnen der Wiener Lokalbahnen GmbH sind die Wiener Stadtwerke GmbH zu 99,94 % und die Wiener Stadtwerke Vermögensverwaltungsverwaltung GmbH zu 0,06 %.

2.8 Die Wiener Lokalbahnen GmbH verfügt über Zertifikate betreffend die Anwendung und Weiterentwicklung wirksamer Managementsysteme. Dazu gehörte ein Qualitätsmanagementsystem entsprechend den Forderungen der ISO 9001:2015 und ein wirksames Arbeits-, Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem gemäß den Forderungen der ISO 45001:2018. Die Zertifikate beziehen sich u.a. auf das Errichten und Erhalten der Bahninfrastruktur sowie auf das Abwickeln des Personenverkehrs. Sie waren am 15. April 2019 ausgestellt worden und sind bis zum 14. April 2022 gültig.

2.9 Außerdem besitzt die Wiener Lokalbahnen GmbH ein Zertifikat über ein gemäß EISB implementiertes Sicherheitsmanagementsystem. Dieses ist bis zum 7. Februar 2022 gültig.

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz

3.1.1 Verkehrsunternehmen waren gemäß BGStG verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2006 nach Anhörung der *Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation* einen Plan zum Abbau von Barrieren für den von ihnen angebotenen öffentlichen Verkehr zu erstellen und die etappenweise Umsetzung vorzusehen. Dieser sogenannte "Etappenplan Verkehr" sollte sicherstellen, dass grundsätzlich alle Verkehrsanlagen und Schienenfahrzeuge spätestens am 1. Jänner 2016 barrierefrei waren.

3.1.2 Als barrierefrei gelten Verkehrsanlagen und öffentliche Verkehrsmittel, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Die Barrierefreiheit soll Menschen mit Behinderungen die gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung ermöglichen.

3.2 Eisenbahnrecht

3.2.1 Bei Neubauten und Umbauten sowie bei Bauten zur Erweiterung und Erneuerung von Eisenbahnanlagen sind gemäß EisebG keine Baugenehmigungen erforderlich, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen. Voraussetzung dafür ist, dass diese Bauten und Veränderungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisebG geführten Person ausgeführt werden, und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht Parteistellung zukommen würde, nicht verletzt werden. Derartige Bauten sind dem Stand der Technik entsprechend auszuführen.

3.2.2 In der "Verordnung genehmigungsfreier Vorhaben von Eisenbahnen" wurde definiert, was unter umfangreichen Arbeiten zu verstehen ist, und wann eine Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn vorliegt. Beispielsweise bedingt die Erneuerung eines Gebäudes mit mehr als 150 m² bebauter Fläche umfangreiche Arbeiten. Eine Verbesserung der Gesamtleistung liegt u.a. bei einer Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Eisenbahn vor.

3.2.3 Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge von Nebenbahnen müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Zu den allgemeinen Anforderungen gehören gemäß EisbBBV auch Maßnahmen, welche die Benützung der Nebenbahn älteren oder gebrechlichen Personen, schwangeren Frauen, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern barrierefrei ermöglichen oder erleichtern.

3.2.4 Schienengleiche Bahnsteigzugänge in Stationen gelten gemäß EisbBBV nicht als Eisenbahnkreuzungen. Für schienengleiche Bahnsteigzugänge kommen somit weder die Bestimmungen der EisbKrV noch das Merkblatt RVS 03.06.13, *Eisenbahnkreuzungen Sicherung und Ausstattung, Bedachtnahme auf behinderte Menschen (1. März 2006)* zur Anwendung.

3.2.5 Die Entscheidung über die Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung trifft gemäß EisbKrV die Behörde, wobei sie auf den festgestellten Zustand und die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen hat. Ist die Eisenbahnkreuzung barrierefrei auszugestalten, hat die Behörde die Anbringung beispielsweise von Läutewerken, Umlaufsperrern oder sonstigen Zusatzeinrichtungen anzuordnen. Die Betroffenen sollen trotz ihrer Beeinträchtigung die Information erhalten, ob ein gefahrloses Übersetzen der Gleise möglich ist.

3.2.6 Sofern nicht eine Beaufsichtigung oder geschlossene Schranken bei Zugfahrten vorgesehen sind, dürfen schienengleiche Bahnsteigzugänge seit dem 1. Oktober 2014 gemäß EisbBBV nur mehr unter Einhaltung relativ strenger Bedingungen errichtet werden. Der Eisenbahnübergang darf beispielsweise über nicht mehr als ein Hauptgleis führen. Vom Bahnsteigzugang aus ist eine ausreichende Sicht auf herannahende Schienenfahrzeuge zu gewährleisten. In dem Bereich mit schienengleichem Bahnsteigzugang darf die höchste zulässige Geschwindigkeit nicht mehr als 40 km/h betragen.

3.2.7 Wenn der Schutz der Bahnbenützenden, die schienengleiche Bahnsteigzugänge benutzen müssen, durch andere geeignete Vorkehrungen gewährleistet ist, müssen bestehende schienengleiche Bahnsteigzugänge nicht an die mit 1. Oktober 2014 inkraftgetretenen Bestimmungen angepasst werden. Ausgenommen davon ist der Gefah-

renhinweis "Achtung Zugverkehr" gemäß EisBBV. Dieser musste spätestens bis zum 1. April 2015 bei schienengleichen Bahnsteigzugängen angebracht sein.

3.2.8 Eisenbahnanlagen dürfen von den Bahnbenützenden gemäß EisbSV nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten werden. Das sind solche, die dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen oder diesen ermöglichen. Dazu gehören beispielsweise Bahnsteige, Zu- und Abgänge, schienengleiche Bahnsteigzugänge, Über- und Unterführungen, Warteräume, Sanitäranlagen, Parkplätze und Eisenbahnkreuzungen. Der Aufenthalt im durch Bahnsteigkante und Sicherheitslinie gekennzeichneten Gefahrenraum ist auf jenes Ausmaß zu beschränken, das nach dem Anhalten von Zügen und vor dem Türschließwarnsignal oder der Abfertigungsansage für das Aus- und Einsteigen notwendig ist. Bei schienengleichen Bahnsteigzugängen hat sich der Bahnbenützer zu vergewissern, dass ein gefahrloses Überqueren der Gleise möglich ist und dieselben so schnell wie möglich zu überqueren. Das Verweilen auf schienengleichen Bahnsteigzugängen ist verboten. Das Verstellen und unberechtigte Verweilen auf Einrichtungen, die für Menschen mit Behinderung vorgesehen sind, ist ebenfalls untersagt. Das betrifft beispielsweise taktile Blindenleitsysteme oder Zugangsrampen.

3.2.9 Das Eisenbahnunternehmen hat gemäß EisbBFG nach Möglichkeit dafür Sorge zu tragen, dass für die Fahrgäste in Bahnhöfen vorhandene Warteräume oder in Haltestellen sonstige Wartegelegenheiten mit ausreichenden Sitzgelegenheiten und Vorkehrungen für den Schutz vor Witterungseinflüssen bereitstehen.

3.2.10 Die Fahrgäste sind gemäß EisbBFG angemessen über die Kontaktdaten der Betreiberin und ihrer Beschwerdestelle, sowie über jene der Schienen-Control GmbH als Schlichtungsstelle zu informieren. Diese Information sollte sich insbesondere auch auf Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität und auf Fragen der Sicherheit, bei Betriebsstörungen, bei Unfällen und des Gepäckverlustes erstrecken.

3.2.11 Das Eisenbahnunternehmen hat gemäß EisbBFG alle Personen zu befördern, die die für die Beförderung maßgebenden Regelungen einhalten, und deren Beförde-

rung nicht durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen kann.

3.2.12 Eisenbahnunternehmen sind gemäß "Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr" aufgefordert, unter aktiver Beteiligung von Behindertenverbänden nicht diskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität zu erstellen.

3.2.13 Eisenbahnunternehmen haben durch Einhaltung der "Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität" (TSI PRM) dafür zu sorgen, dass die Bahnhöfe, die Bahnsteige, die Fahrzeuge und andere Einrichtungen für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind.

4. Technische Grundlagen

4.1 Technische Spezifikationen der Interoperabilität - persons with reduced mobility

4.1.1 Die TSI PRM gelten nicht nur für Hauptbahnen, sondern auch für vernetzte Nebenbahnen. Auf Infrastrukturen und Fahrzeuge, die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der TSI PRM mit 1. Jänner 2015 bestanden, waren sie nicht zwingend anzuwenden. Für neu errichtete Teilsysteme des Eisenbahnsystems der Europäischen Union sowie für umfangreiche Änderungen an bestehenden Systemen sind sie gültig, sofern für diese Inbetriebnahmegenehmigungen erforderlich sind.

4.1.2 Bestimmte öffentliche Bereiche der Verkehrsstationen müssen gemäß TSI PRM über hindernisfreie Wege miteinander verbunden sein. Dazu gehören beispielsweise Bahnsteige, zugängliche Ein- und Ausgänge, Systeme für visuelle und akustische Informationen, Fahrscheinautomaten, Wartebereiche und Toilettenanlagen. Die Mindest-

breite des Bahnsteigs ohne Hindernisse muss pro Richtung je 80 cm zuzüglich der Breite des Gefahrenraumes entsprechen. Das Bahnsteigende ist entweder durch eine Absperrung gegen öffentlichen Zutritt abzugrenzen oder durch eine visuelle Markierung und taktile Bodenindikatoren mit einem Aufmerksamkeitsfeld zu begrenzen.

4.1.3 Schienengleiche Bahnübergänge dürfen gemäß TSI PRM unter Einhaltung nationaler Vorschriften Teil eines hindernisfreien Weges sein. Das kleinste Rad eines Rollstuhles darf nicht zwischen der Oberfläche des Übergangs und der Schiene stecken bleiben. Wenn schienengleiche Bahnübergänge Teile von hindernisfreien Wegen sind, die von allen Reisenden genutzt werden müssen, so müssen diese über visuelle und taktile Markierungen zur Erkennung von Anfang und Ende der Oberfläche des Bahnübergangs verfügen und bewacht sein. Fehlt die Bewachung, müssen an den schienengleichen Übergängen unter Beachtung der nationalen Vorschriften Ausrüstungen vorhanden sein, die sehbehinderten und blinden Personen das sichere Überqueren ermöglichen.

4.2 Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen

4.2.1 Die RVE wurden von der *Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr* erstellt. Sie stellen den Stand der Technik dar und können von den Beteiligten in den Planungs- und Ausführungsphasen von Bahnprojekten herangezogen werden.

4.2.2 Verkehrsstationen sind gemäß RVE 03.00.01, *Niveaufreie Bahnsteigzugänge* (1. Juni 2006) nach ihrer Bedeutung und Tagesfrequenz eingeteilt. Die RVE 03.00.01 ist eine Richtlinie, die für die Neuerrichtung und die Erneuerung bestehender Bahnsteigzugänge herangezogen wird. Gemäß BGStG ist die Duldung einer Benachteiligung eines Personenkreises dann möglich, wenn dessen Gleichstellung nur durch eine unverhältnismäßig hohe finanzielle Belastung gegeben wäre. Ausgehend von dieser Ausnahmebestimmung sind gemäß RVE 03.00.01 nur Verkehrsstationen, die eine Tagesfrequenz von mehr als 2.000 Personen aufweisen, grundsätzlich barrierefrei auszugestalten. Zur barrierefreien Gestaltung gehört bei Verkehrsstationen mit Personendurchgängen eine Aufzugsanlage.

4.2.3 Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien war die RVE 03.00.01 noch nicht an die "Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität" (TSI PRM) angepasst.

4.3 Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen*

4.3.1 Das Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* wurde von der vormaligen Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen erstellt. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien war die Ausgabe vom Dezember 2017 relevant. In dem Regelwerk sind die Vorschriften und Regeln aufgelistet, die bei der Errichtung von Verkehrsstationen zu berücksichtigen sind. Dazu zählen neben den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen (s. Punkt 3.2), die TSI PRM (s. Punkt 4.1), bestimmte Dienstvorschriften der *Österreichischen Bundesbahnen* über den Eisenbahnbau sowie einschlägige ÖNORMEN über die Barrierefreiheit baulicher Einrichtungen.

4.3.2 Das Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen*, umfasst für die Gestaltung von Verkehrsstationen Vorgaben u.a. betreffend:

- Zugangswege vom öffentlichen Grund zu den Bahnsteigen,
- schienengleiche Bahnsteigzugänge,
- Rampen,
- Treppen und Stufenanlagen,
- Aufzüge, Lifte und Rolltreppen,
- Türen und Eingänge,
- Handläufe,
- Bahnsteige (Geometrie, Kanten, Gestaltung, Oberfläche),
- taktiler Leitsystem,
- Entwässerung und
- Beleuchtung.

4.3.3 Zur Ausstattung von Verkehrsstationen gibt es im Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen*, Vorgaben u.a. betreffend:

- Regelanordnung und Ausstattung auf Bahnsteigen,
- Überdachungen,
- Spritzschutzwände und Einfriedungen,
- Sitzbänke,
- Fahrzielanzeiger,
- Informations- und Wegeleitsystem,
- Informations- und Notrufsäulen,
- Fahrscheinautomaten,
- Beschallung und Videokameras,
- Abfallbehälter und
- eisenbahnspezifische Sicherheitsschilder.

5. Eckdaten

5.1 Der Streckenbereich zwischen Schedifkaplatz und Leersdorf wird als Nebenbahn betrieben. Auf diesem lagen zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien insgesamt 19 Stationen (s. Tabelle 1). In einigen Stationen bestand die Möglichkeit zum Umsteigen auf regionale Buslinien bzw. in Wien auf städtische Buslinien.

Tabelle 1: Stationen auf der Nebenbahn

Station	Bahn-km	Art der Station	Möglichkeit zum Umsteigen
Schöpfwerk	3,601	Bedarfshaltestelle	nein
Gutheil-Schoder-Gasse	4,260	Bedarfshaltestelle	ja
Inzersdorf Lokalbahn	5,500	Haltestelle	ja
Neu Erlaa	6,655	Haltestelle	nein
Schönbrunner Allee	7,250	Haltestelle	ja
Vösendorf-Siebenhirten	8,427	Bahnhof	ja
Vösendorf Shopping City Süd	9,992	Haltestelle	nein
Maria Enzersdorf Südstadt	11,718	Haltestelle	nein
Wiener Neudorf	12,735	Bahnhof	ja
Griesfeld	13,820	Haltestelle	nein
Neu Guntramsdorf	15,335	Haltestelle	nein
Guntramsdorf Lokalbahn	17,205	Bahnhof	ja
Eigenheimsiedlung	18,440	Haltestelle	nein
Möllersdorf Lokalbahn	19,815	Haltestelle	nein
Traiskirchen Lokalbahn	21,375	Bahnhof	ja
Tribuswinkel-Josefthal	23,410	Haltestelle	nein

Station	Bahn-km	Art der Station	Möglichkeit zum Umsteigen
Pfaffstätten-Rennplatz	24,077	Haltestelle	nein
Baden Melkergründe	24,682	Bedarfshaltestelle	nein
Baden Landeskrankenhaus	25,100	Haltestelle	ja

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

5.2 Die Stationsbezeichnungen in der Tabelle 1 orientieren sich an den Stationsbezeichnungen auf den Stationsschildern. Die Stationsbezeichnungen am Fahrplan wichen z.T. davon ab. So war beispielsweise am Stationsschild die Bezeichnung Möllersdorf Lokalbahn angebracht, während am Fahrplan die Station als Möllersdorf geführt wurde. Ähnlich verhielt es sich mit der Station Baden Melkergründe. Diese wurde im Fahrplan als Melkergründe bezeichnet.

5.3 Wegen abweichender Stationsbezeichnungen auf den Stationsschildern und am Fahrplan empfahl der Stadtrechnungshof Wien der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Stationsbezeichnungen einheitlich zu verwenden.

5.4 Die Wiener Lokalbahnen GmbH betreute zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien neben den in der Tabelle 1 angeführten noch vier weitere Stationen. Es handelte sich dabei um die Haltestellen Schedifkaplatz, Leesdorf, Baden Viadukt und Baden Josefsplatz. Diese befanden sich im straßenbahnmäßig betriebenen Abschnitt der eigenen Eisenbahninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen GmbH. Die Straßenbahnhaltestellen im Streckenabschnitt von Wien Oper bis Eichenstraße gehörten zur Infrastruktur der Wiener Linien GmbH & Co KG und wurden von der Wiener Lokalbahnen GmbH lediglich mitbenutzt.

5.5 Die von der Wiener Lokalbahnen GmbH durchgeführten Zählungen der Anzahl der Fahrgäste ergaben, dass die Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd die mit Abstand am stärksten frequentierte Station auf der Nebenbahn war (s. Tabelle 2). Für die Zählungen wurde die in den Triebwagen der Reihe 400 vorhandene automatische Fahrgasterfassung herangezogen und von der Wiener Lokalbahnen GmbH auf den gesamten im Einsatz befindlichen Fuhrpark hochgerechnet.

Tabelle 2: Anzahl der Fahrgäste in den Stationen pro Jahr

Station	2014	2015	2016	2017	2018
Schöpfwerk	101.462	111.748	115.400	113.164	125.861
Gutheil-Schoder-Gasse	216.108	215.824	214.430	226.952	250.223
Inzersdorf Lokalbahn	278.686	338.663	365.543	379.941	516.097
Neu Erlaa	185.085	178.016	176.235	165.237	166.067
Schönbrunner Allee	236.844	244.437	247.077	241.473	241.407
Vösendorf-Siebenhirten	341.721	341.331	353.337	346.226	366.767
Vösendorf Shopping City Süd	1.053.928	1.150.984	1.211.198	1.201.579	1.215.106
Maria Enzersdorf Südstadt	165.489	166.448	170.493	163.027	177.296
Wiener Neudorf	538.219	540.762	558.635	544.257	520.727
Griesfeld	183.928	187.873	194.147	200.327	208.002
Neu Guntramsdorf	227.598	238.667	220.888	217.542	209.532
Guntramsdorf Lokalbahn	390.827	412.126	416.474	417.261	397.967
Eigenheimsiedlung	61.851	62.447	60.391	61.105	61.274
Möllersdorf Lokalbahn	228.571	246.466	231.177	230.494	233.089
Traiskirchen Lokalbahn	519.937	645.616	568.868	472.972	440.567
Tribuswinkel-Josefsthal	136.353	134.363	136.550	130.786	125.908
Pfaffstätten-Rennplatz	128.351	124.739	127.090	119.580	113.725
Baden Melkergründe	91.938	85.778	84.282	76.064	74.403
Baden Landeskrankenhaus (ab Dezember 2014)	2.031	51.205	61.107	96.479	87.367

Quelle: Wiener Lokalbahnen GmbH

5.6 Die Wiener Lokalbahnen GmbH verfügte lt. deren Angabe über keine aussagekräftigen Aufzeichnungen zur Benützung ihrer Stationen durch Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität.

5.7 Die Bedienung der Hublifte auf den Triebwagen der Baureihe 400 von den Triebfahrzeugführenden war im täglichen Fahrbericht zu vermerken. Eine Auswertung der Fahrberichte durch die Wiener Lokalbahnen GmbH führte zum Ergebnis, dass die Hublifte in 13 Monaten insgesamt 128 Mal für Rollstuhlfahrende zum Einsatz kamen (s. Tabelle 3). Dabei wurden das Heben beim Einsteigen und das darauffolgende Absenken beim Aussteigen in der Zielstation als ein Hublifteinsatz gezählt. Die älteren Triebwagen der Reihe 100 wiesen im Wageninneren Stufen auf und verfügten über keinen Hublift.

Tabelle 3: Hublifteinsätze

Monat/Jahr	Hublifteinsätze
März 2018	12
April 2018	7
Mai 2018	9
Juni 2018	24
Juli 2018	12
August 2018	7
September 2018	8
Oktober 2018	7
November 2018	5
Dezember 2018	5
Jänner 2019	7
Februar 2019	6
März 2019	19
Summe	128

Quelle: Wiener Lokalbahnen GmbH

5.8 Laut Angaben der Wiener Lokalbahnen GmbH kam es vor, dass Rollstuhlfahrende ohne Hublifteinsatz durch ihre Begleitpersonen in die Triebwagen gehoben wurden bzw. aus den Triebwagen gesenkt wurden. Es war daher davon auszugehen, dass die Anzahl der tatsächlich transportierten Rollstuhlfahrenden höher lag als in der Tabelle 3 angegeben.

5.9 Die Bahnsteige konnten vom öffentlichen Grund direkt oder über Gleisquerungen erreicht werden. Für die Gleisquerungen standen Eisenbahnkreuzungen im Nahbereich der Station oder schienengleiche Bahnsteigzugänge zur Verfügung (s. Tabelle 4).

Tabelle 4: Gleisquerung durch Fahrgäste in den Stationen

Station	Art der Gleisquerung
Schöpfwerk	schienengleicher Bahnsteigzugang
Gutheil-Schoder-Gasse	nicht erforderlich (Inselbahnsteig)
Inzersdorf Lokalbahn	schienengleicher Bahnsteigzugang
Neu Erlaa	technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung (Bahn-km 6,679)
Schönbrunner Allee	technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung (Bahn-km 7,180)
Vösendorf-Siebenhirten	schienengleicher Bahnsteigzugang
Vösendorf Shopping City Süd	nicht erforderlich (Inselbahnsteig)
Maria Enzersdorf Südstadt	nicht erforderlich (Inselbahnsteig)
Wiener Neudorf	schienengleicher Bahnsteigzugang im Zuge einer Kreuzung mit einer Verkehrslichtsignalanlage
Griesfeld	technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung (Bahn-km 13,767)
Neu Guntramsdorf	Eisenbahnkreuzung mit Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus (Bahn-km 15,347)

Station	Art der Gleisquerung
Guntramsdorf Lokalbahn	schienengleicher Bahnsteigzugang
Eigenheimsiedlung	schienengleicher Bahnsteigzugang mit zueinander versetzten Bahnsteigen
Möllersdorf Lokalbahn	technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung (Bahn-km 19,846)
Traiskirchen Lokalbahn	schienengleicher Bahnsteigzugang
Tribuswinkel-Josefsthal	schienengleicher Bahnsteigzugang
Pfaffstätten-Rennplatz	technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung (Bahn-km 24,030)
Baden Melkergründe	schienengleicher Bahnsteigzugang
Baden Landeskrankenhaus	technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung (Bahn-km 25,174)

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6. Etappenplan Verkehr

6.1 Die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen erstellte im November 2006 den Etappenplan Verkehr gemäß BGStG. Der Etappenplan Verkehr sah verschiedene Maßnahmen vor, um die Stationen für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zu machen. Zu den Maßnahmen gehörte das Aufbringen von taktilen Leitsystemen auf den Bahnsteigen und auf den Zugängen zu den Stationen sowie Verbesserungen bei den schienengleichen Bahnsteigzugängen beispielsweise durch Anrampungen. Die meisten Maßnahmen sollten in den Jahren 2010 bis 2011 umgesetzt werden. Für die Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd war ein kompletter Umbau in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen, für die Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt im Jahr 2014. Die Haltestelle Gutheil-Schoder-Gasse sollte im Jahr 2014 einen Aufzug erhalten, da die vorhandenen Treppenanlagen einen barrierefreien Zugang zum Inselbahnsteig in Hochlage nicht ermöglichten.

6.2 Die Stationen Vösendorf-Siebenhirten, Wiener Neudorf, Guntramsdorf Lokalbahn und Traiskirchen Lokalbahn verfügten im Jahr 2006 über öffentlich zugängliche Aufnahmegebäude mit Warteräumen und Toilettenanlagen. Die dort vorhandenen Toilettenanlagen waren zum damaligen Zeitpunkt nicht barrierefrei. Ein stufenloser Zugang zu den Warteräumen war nur bei den Stationen Wiener Neudorf und Guntramsdorf Lokalbahn möglich. Durch die Herstellung von Podesten samt Anrampungen im Jahr 2010 sollten lt. Etappenplan Verkehr alle vorhandenen Warteräume barrierefrei gemacht werden. Außerdem wurde der barrierefreie Umbau der Toilettenanlagen als machbar eingestuft. Der Umbau war für die Jahre 2010 bis 2012 vorgesehen.

6.3 Sofern ausreichend Bahnhofsgrund vorhanden war, wurde die Errichtung von Behindertenparkplätzen im Nahbereich einiger Stationen von der vormaligen Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für möglich gehalten. Deren Errichtung war beispielsweise für die Bahnhöfe Wiener Neudorf und Traiskirchen Lokalbahn in den Jahren 2009 und 2010 vorgesehen. Bei einigen Stationen war die Schaffung von Behindertenparkplätzen von der Bereitstellung öffentlicher Grundflächen abhängig und bedurfte einer Zusammenarbeit mit den örtlich zuständigen Gemeinden.

6.4 Sämtliche Stationen der Nebenbahn verfügten im Jahr 2006 über Fahrzielanzeiger, eine Beleuchtung und Lautsprecheranlagen. Die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen erkannte diesbezüglich daher keinen Verbesserungsbedarf.

6.5 Um die Vorgaben aus dem BGStG fristgerecht zu erfüllen, sollten die baulichen Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit in allen Stationen spätestens im Jahr 2014 abgeschlossen sein.

6.6 Im Etappenplan Verkehr war festgehalten, dass das Einsteigen und Aussteigen bei allen damals in Betrieb befindlichen Triebwagen aufgrund des zu großen Höhenunterschiedes zwischen Bahnsteigebene und Fahrzeugfußboden nicht barrierefrei möglich war.

6.7 Um den Anforderungen des BGStG dennoch zu genügen, war bei den Triebwagen der Reihe 400 der nachträgliche Einbau von elektrischen Hubliften für das Jahr 2010 vorgesehen. Diese Maßnahme betraf die Triebwagen mit den Betriebsnummern 401 bis 410, die in den Jahren 1998 bis 2004 gebaut worden waren. Die bis zum Jahr 1993 gebauten Triebwagen der Baureihe 100 sollten aufgrund der noch zu erwartenden relativ kurzen Restlebensdauer aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht mehr nachgerüstet werden. Um die nicht barrierefreien Triebwagen auch nach dem 31. Dezember 2015 einsetzen zu dürfen, sollten diese ausschließlich in Doppeltraktion mit einem barrierefreien Triebwagen geführt werden. Neu beschaffte Triebwagen sollten lt. Etappenplan Verkehr bereits bei der Erstinbetriebnahme über einen elektrischen Hublift verfügen.

7. Modernisierungsprogramm

7.1 Die Vorbereitungen für die Umsetzung des Modernisierungsprogrammes der Stationen startete lt. Mitteilung der Wiener Lokalbahnen GmbH im Jahr 2010 auf der Grundlage des Etappenplanes Verkehr. Der Bahnhof Guntramsdorf Lokalbahn war die erste vollständig modernisierte Station der Nebenbahn (s. Tabelle 5).

Tabelle 5: Umsetzung des Modernisierungsprogrammes, Stand vom 8. August 2019

Station	teilweise Modernisierung im Jahr	Kosten für die teilweise Modernisierung in EUR	vollständige Modernisierung im Jahr	Kosten für die vollständige Modernisierung in EUR
Schöpfwerk	2013	47.734,00	2018	533.824,00
Gutheil-Schoder-Gasse	-	-	2016	563.948,00
Inzersdorf Lokalbahn	-	-	2014	1.563.680,00
Neu Erlaa	2012	77.020,00	2022	1.250.000,00
Schönbrunner Allee	2013	27.579,00	2019	1.400.000,00
Vösendorf-Siebenhirten	2012	107.828,00	2020	1.250.000,00
Vösendorf Shopping City Süd	-	-	2014	2.099.022,00
Maria Enzersdorf Südstadt	2018	115.278,00	2020	1.250.000,00
Wiener Neudorf	2013	82.738,00	2025	1.250.000,00
Griesfeld	2013	42.430,00	2018	1.428.760,00
Neu Guntramsdorf	-	-	2016	2.295.891,00
Guntramsdorf Lokalbahn	-	-	2012	611.714,00
Eigenheimsiedlung	2013	42.430,00	2017	751.392,00
Möllersdorf Lokalbahn	-	-	2014	443.043,00
Traiskirchen Lokalbahn	2013	98.585,00	2020	1.250.000,00
Tribuswinkel-Josefthal	2012	107.828,00	2021	1.250.000,00
Pfaffstätten-Rennplatz	-	-	2016	1.849.096,00
Baden Melkergründe	2012	86.262,00	2025	1.750.000,00
Baden Landeskrankenhaus	-	-	2014	916.177,00

Quelle: Wiener Lokalbahnen GmbH

7.2 Für einige Stationen war die Modernisierung in zwei Schritten durchgeführt worden bzw. vorgesehen. In einem ersten Schritt wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung von Barrieren realisiert, die weniger kostenintensiv waren. Dazu gehörte beispielsweise die Errichtung von taktilen Blindenleitsystemen sowie von Rampen mit moderaten Neigungen. Die in der fünften Spalte angegebenen Kosten für die vollständige Modernisierung enthalten nicht die in der dritten Spalte angeführten Kosten für die teilweise Modernisierung.

7.3 Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien waren die Stationen Neu Erlaa, Schönbrunner Allee, Vösendorf-Siebenhirten, Maria Enzersdorf Südstadt,

Wiener Neudorf, Traiskirchen Lokalbahn, Tribuswinkel-Josefsthal und Baden Melkergründe noch nicht vollständig modernisiert. Bei den für diese Stationen in der Tabelle 5 angegebenen Kosten handelte es sich daher um geplante Kosten, während die anderen Zahlenangaben auf Abrechnungen beruhten.

7.4 Das Modernisierungsprogramm diene nicht nur der Beseitigung von Barrieren für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität. Die modernisierten Stationen sollten ein neues einheitliches Design mit standardisierten Ausstattungsobjekten erhalten. Außerdem sollte die Sicherheit durch die Reduktion der schienengleichen Bahnsteigzugänge sowie durch die Ausweitung der Videoüberwachung erhöht werden. Die Bahnsteigbreite sollte durch den Neubau von Außenbahnsteigen als Ersatz von schmalen Mittelbahnsteigen bei veränderter Gleislage 3 m betragen.

7.5 Für die bisherige Umsetzung des Modernisierungsprogrammes wurden lt. Angaben der Wiener Lokalbahnen GmbH Geldmittel des "7. Mittelfristigen Investitionsprogrammes für Privatbahnen" der Jahre 2010 bis 2014 und des "8. Mittelfristigen Investitionsprogrammes für Privatbahnen" der Jahre 2015 bis 2019 herangezogen. Bei den "Mittelfristigen Investitionsprogrammen für Privatbahnen" handelte es sich um zweckgebundene Förderungen des Bundes und der Bundesländer Niederösterreich und Wien, die für die Instandhaltung der Bahninfrastruktur und für Investitionen in die Bahninfrastruktur verwendet werden durften.

7.6 Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien lag die Genehmigung des "9. Mittelfristigen Investitionsprogrammes" für die Jahre 2020 bis 2024 lt. Angaben der Wiener Lokalbahnen GmbH noch nicht vor. Von der Genehmigung hing der weitere Verlauf des Modernisierungsprogrammes für die Stationen ab.

7.7 Laut Mitteilung der Wiener Lokalbahnen GmbH war der Etappenplan Verkehr zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien für alle Stationen mit Ausnahme der Haltestelle Maria Enzersdorf Südost und des Bahnhofes Traiskirchen Lokalbahn bereits erfüllt. Diese beiden Stationen waren u.a. wegen fehlender taktiler Leitsysteme für blinde Personen nicht barrierefrei.

7.8 Durch den Einbau eines Treppenlifts im Jahr 2018 wurde für Personen mit eingeschränkter Mobilität in der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt eine Übergangslösung zur Reduktion von Barrieren umgesetzt. Diese Maßnahme führte nicht zur vollständigen Barrierefreiheit der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt für Personen mit eingeschränkter Mobilität, worauf die Wiener Lokalbahnen GmbH in den Fahrplänen der Stationsaushänge hinwies. Im Zuge der Generalsanierung der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt im Jahr 2020 war lt. Mitteilung der Wiener Lokalbahnen GmbH der Einbau einer Aufzugsanlage vorgesehen.

8. Vorfälle

8.1 Am 1. Dezember 2014 ereignete sich um 16:52 Uhr in der Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz (Bahn-km 24,077) ein Verkehrsunfall mit Personenschaden. Als der Zug die Eisenbahnkreuzung Pfaffstätten, Landesstraße 4011 (Bahn-km 24,030) in Fahrtrichtung Baden passiert hatte, bemerkte der Triebfahrzeugführer eine 18-jährige Frau, die von rechts kam und die Gleisanlagen am schienengleichen Bahnsteigzugang trotz des herannahenden Zuges überqueren wollte. Der Triebfahrzeugführer leitete lt. Vorfallsbericht sofort eine Notbremsung unter gleichzeitiger Abgabe von Achtungssignalen ein, konnte aber das Niederstoßen der Person nicht mehr verhindern. Als Unfallursache wurde vorschriftswidriges Betreten der Gleisanlagen im Vorfallsbericht angegeben.

8.2 Zum Zeitpunkt des Vorfalles war die Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz noch nicht modernisiert gewesen (s. Abbildung 1). Sie verfügte im Haltestellenbereich noch über zwei Bahnsteigübergänge. Bei der modernisierten Haltestelle waren diese aufgelassen worden. Das vorschriftsmäßige Überschreiten der Gleisanlagen war für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger nach der Modernisierung nur noch bei der an die Haltestelle angrenzenden technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung über eine grün eingefärbte Fläche ordnungsgemäß möglich (s. Abbildung 2). Darüber hinaus war zwischen den Gleisen ein Zaun errichtet worden. Aufgrund der baulichen Umbaumaßnahmen war bei der modernisierten Haltestelle ein Vorfall, wie er sich am 1. Dezember 2014 ereignet hatte, in dieser Form nicht mehr zu erwarten.

Abbildungen 1 und 2: Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz (links: am 19. März 2015, vor der Modernisierung; rechts: am 18. März 2019, nach der Modernisierung)



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

8.3 Am 29. Mai 2018 trug sich im Bahnhof Wiener Neudorf (Bahn-km 12,735) um 7:48 Uhr ein Vorfall mit einem 16-jährigen Jugendlichen zu. Ein in Fahrtrichtung Wien fahrender Zug überquerte die Hauptstraße in Wiener Neudorf und fuhr auf Gleis 1 in den Bahnhof ein. Der Bahnhof befand sich direkt an der Kreuzung der Hauptstraße mit der Triesterstraße. Die Kreuzung verfügte über eine Verkehrslichtsignalanlage. Im Kreuzungsbereich lag ein schienengleicher Bahnsteigzugang. Da Personen die Gleisanlagen beim schienengleichen Bahnsteigzugang gerade überquerten, gab der Triebfahrzeugführer vor dem Einfahren in den Bahnhof Achtungssignale ab.

8.4 Auf Gleis 2 hielt zu diesem Zeitpunkt ein Zug in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz (vgl. Abbildung 3). Als der auf Gleis 1 einfahrende Zug etwa die halbe Bahnsteiglänge passiert hatte, versuchte der Jugendliche unmittelbar vor dem Zug das Gleis 1 in Richtung Gleis 2 schräg zu überqueren. Trotz sofort eingeleiteter Notbremsung bei gleichzeitiger Abgabe des Achtungssignals konnte der Triebfahrzeugführer das Niederstoßen des Jugendlichen nicht mehr verhindern. Als Unfallursache wurde im Vorfallsbericht vorschriftswidriges Betreten der Gleisanlagen angegeben. Der Jugendliche war durch das Tragen von Kopfhörern abgelenkt worden. Der Zusammenstoß löste lt. Vorfallsbericht beim Jugendlichen lediglich leichte Verletzungen aus.

Abbildung 3: Bahnhof Wiener Neudorf (links im Bild: Gleis 1, rechts im Bild: Gleis 2), aufgenommen am 3. April 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

8.5 Die gegenständlichen Vorfallberichte enthielten keine Hinweise auf körperliche Gebrechen der verunfallten Personen oder auf Barrieren für behinderte Personen, die für die Verkehrsunfälle von Bedeutung gewesen wären. Beim Vorfall vom 29. Mai 2018 hatte sich der Jugendliche It. Vorfallsbericht allerdings auf eine Hörbeeinträchtigung durch das Tragen von Kopfhörern eingelassen. Offensichtlich war es dem Jugendlichen nicht gelungen, diese Einschränkung der Sinnesorgane durch aufmerksame Pendelblicke auf die Gleisanlage auszugleichen.

9. Prüfungsergebnisse

9.1 Personen- und Reisegepäcktarif der Wiener Lokalbahnen GmbH

9.1.1 Der "Personen- und Reisegepäcktarif der Wiener Lokalbahnen GmbH, gültig ab 1.1.2019", enthielt nicht nur Tarifbestimmungen, wie aufgrund des Titels vermutet werden könnte, sondern auch Beförderungsbedingungen für die Fahrgäste. Diese regelten u.a. die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwägen und Rollstühlen. Demnach musste

jede Rollstuhlfahrerin bzw. jeder Rollstuhlfahrer von mindestens einer erwachsenen Person, die für die Hilfestellung zum Ein- und Aussteigen der behinderten Person, des Rollstuhles sowie für die Sicherung im Wageninneren zu sorgen hatte, begleitet werden.

9.1.2 Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien diskriminierte die Beförderungsbedingung für die Mitnahme von Rollstühlen gemäß BGStG Rollstuhlfahrende unmittelbar gegenüber Fahrgästen, denen keine Begleitperson vorgeschrieben war. Für Rollstuhlfahrende war eine weniger günstige Behandlung als für andere Personen in einer vergleichbaren Situation vorgesehen.

9.1.3 Die Beförderungsbedingung für die Mitnahme von Rollstühlen stand im Widerspruch zur z.T. gelebten Praxis der Wiener Lokalbahnen GmbH. Nach deren Auskunft würden die Triebfahrzeugführenden Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität beim Einsteigen in den Zug bzw. beim Aussteigen aus dem Zug helfen.

9.1.4 Die Bedienung des fahrzeuggebundenen Hublifts war systembedingt dem Personal der Wiener Lokalbahnen GmbH vorbehalten. Eine Bedienung durch Fahrgäste oder Begleitpersonen von Fahrgästen war nicht vorgesehen, wodurch sich die Notwendigkeit einer Hilfestellung durch eine Begleitperson bei der Überwindung des vorhandenen Höhenunterschiedes beim Ein- und Aussteigen unter Benützung des Hublifts erübrigte. Sind die oberen Gliedmaßen der Rollstuhlfahrenden gesundheitlich nicht beeinträchtigt, ist ihnen das eigenständige Sichern des Rollstuhles ohne Begleitperson im Fahrzeuginneren prinzipiell möglich. Zum Sichern des Rollstuhles gehört das Anziehen der Feststellbremse des Rollstuhles. Dem Stadtrechnungshof Wien erschloss sich aufgrund der in der Beförderungsbedingung angegebenen Tätigkeiten für Begleitpersonen nicht, warum die Wiener Lokalbahnen GmbH allen Rollstuhlfahrenden eine Begleitperson vorschrieb.

9.1.5 Der Anspruch auf Beförderung ist gemäß "Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007" über die Rechte und

Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität sicherzustellen. Gemäß dieser Verordnung haben Eisenbahnunternehmen durch Einhaltung der TSI PRM dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind.

9.1.6 Für die Bedienung des fahrzeuggebundenen Hublifts mussten die Triebfahrzeugführenden ihren Arbeitsplatz zum Führen des Zuges verlassen. Das war bei den üblicherweise in Doppeltraktion geführten Zügen insbesondere dann verhältnismäßig zeitintensiv, wenn sich die Triebfahrzeugführenden von einem führenden Hochflurwagen der Reihe 100 zu einem gezogenen Triebwagen der Reihe 400 begeben mussten, wo sich der Hublift befand. Verzögerungen beim Fahrgastwechsel können nachteilige Auswirkungen auf die Einhaltung des Fahrplanes haben.

9.1.7 Die Lockerung der Beförderungsbedingung für die Mitnahme von Rollstühlen könnte die Anzahl der transportierten Rollstuhlfahrenden gegenüber den zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien vorherrschenden relativ geringen Vergleichszahlen für den Hublifteinsatz (vgl. Tabelle 3) erhöhen. Dadurch könnten sich verstärkt Verspätungen ergeben. Betriebliche Vorkehrungen könnten derartige Verspätungen verringern. Dazu gehört beispielsweise die Möglichkeit der Bereitstellung von Mobilitätsservicepersonal nach Voranmeldung der Benützung der Züge durch Rollstuhlfahrende. Durch dessen Einsatz müssten Triebfahrzeugführenden ihren Arbeitsplatz nicht mehr verlassen, wodurch ihnen die Einhaltung des Fahrplanes erleichtert werden würde.

9.1.8 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Beförderungsbedingung über die Mitnahme von Rollstühlen im "Personen- und Reisegepäcktarif der Wiener Lokalbahnen GmbH" in geeigneter Form zu überarbeiten, um Rollstuhlfahrenden die Beförderung ohne Begleitperson zu ermöglichen. Noch bestehende Barrieren für Rollstuhlfahrende wären vollständig und in geeigneter Form beispielsweise durch Veröffentlichung auf der Homepage und durch Aushang in den Stationen bekanntzugeben.

9.2 Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen*

9.2.1 Das Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* bildete eine wesentliche Grundlage für das Erreichen eines einheitlichen Erscheinungsbildes der modernisierten Stationen der Wiener Lokalbahnen GmbH unter Berücksichtigung des Standes der Technik.

9.2.2 Das dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegte Regelwerk 01.01. mit dem Ausgabedatum Dezember 2017 enthält eine auszugsweise Aufzählung von ÖNORMEN, die bei der Errichtung von Verkehrsstationen zu berücksichtigen sind. Diese Aufzählung umfasst jedoch nicht die

- ÖNORM EN 16584-1 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen, Teil 1: Kontrast* (Ausgabedatum 1. März 2017), die
- ÖNORM EN 16584-2 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen, Teil 2: Informationen* (Ausgabedatum 1. März 2017), die
- ÖNORM EN 16584-3 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen, Teil 3: Optische Eigenschaften und Rutschfestigkeit* (Ausgabedatum 1. März 2017) und die
- ÖNORM EN 16587 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausgabedatum 15. Juli 2017).

9.2.3 Diese ÖNORMEN EN bilden einen Teil von Normen zur Gestaltung von Bahnanwendungen für die Nutzung durch PRM. Sie nehmen Bezug auf die TSI PRM und beschreiben die spezifischen Anforderungen an die Infrastruktur und deren Bewertung im Sinn des Erreichens einer Barrierefreiheit von Bahnanwendungen, u.a. bei der Gestaltung von Stationen. Sie wurden nicht per Gesetz oder Verordnung in Österreich für verbindlich erklärt. Sie waren aber zum Ausgabedatum des Regelwerks 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* als Maßstab für Sorgfaltsanforderungen heranzuziehen, da sie zu diesem Zeitpunkt den Stand der Technik darstellten.

9.2.4 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, die einschlägigen ÖNORMEN EN über die Gestaltung der Infrastruktur für die Nutzung durch PRM in das Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen*, der Wiener Lokalbahnen GmbH einzuarbeiten. Dadurch sollte bei Umbauten bzw. Neubauten von Stationen durch aktualisierte betriebsinterne Vorgaben hinsichtlich der in den ÖNORMEN EN behandelten Themen der letztgültige Stand der Technik für die Barrierefreiheit der Stationen erreicht werden.

10. Wahrnehmungen des Stadtrechnungshofes Wien

10.1 Haltestelle Griesfeld

10.1.1 Die Modernisierung der Haltestelle Griesfeld (s. Abbildung 4) erfolgte lt. Wiener Lokalbahnen GmbH als genehmigungsfreies Vorhaben unter der Leitung einer in einem Verzeichnis gemäß EisbG geführten fachlich befähigten Person, die dem Personalstand der Wiener Lokalbahnen GmbH angehörte.

Abbildung 4: Modernisierte Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 26. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.1.2 Die Wiener Lokalbahnen GmbH legte dem Stadtrechnungshof Wien am 29. April 2019 auf sein Ersuchen vom 8. März 2019 eine Erklärung einer bei der Wiener Lokalbahnen GmbH für das Fachgebiet Hochbau befähigten Person vom 24. April 2019 vor. Darin bestätigte diese im Verzeichnis gemäß EisbG eingetragene Person, dass die

Wartekojen, eine Fahrradabstellüberdachung und die Herstellung einer Parkfläche für weitere Infrastruktureinrichtungen plan-, sach- und fachgerecht ausgeführt worden waren. Außerdem wurde in der Erklärung angeführt, dass die Haltestelle Griesfeld im Zuge des Modernisierungsprogrammes im Jahr 2018 komplett erneuert worden war.

10.1.3 Der Stadtrechnungshof Wien vertrat die Ansicht, dass die Modernisierungsarbeiten der Haltestelle Griesfeld umfangreicher waren als in der Erklärung aufgezählt. Sie umfassten u.a. auch die Beleuchtungseinrichtungen, die Spritzschutzwände, die Videoüberwachung, die Notrufsäulen, die Beschallung, den Absperrzaun zwischen den Gleisen, Rampen und die Anbindung der Bahnsteige an die angrenzende Eisenbahnkreuzung sowie die Bahnsteige. Die Bahnsteige waren den Vorschriften entsprechend mit einer gelben Sicherheitslinie und mit taktilen Bodenindikatoren zu versehen. Die Einhaltung der Vorschriften und des Standes der Technik hätte mit einer betriebsinternen Erklärung somit nicht nur für einzelne Baumaßnahmen des Hochbaues, sondern auch für alle anderen Baumaßnahmen bzw. betroffenen Fachgebiete gemäß EisbG dokumentiert werden sollen. Das Vorhaben konnte lt. Mitteilung der Wiener Lokalbahnen GmbH im Jahr 2018 abgeschlossen werden. Eine Erklärung über die Einhaltung des Standes der Technik hätte zeitnah nach Abschluss der Baumaßnahmen und nicht erst am 24. April 2019 erstellt und den Aufzeichnungen, die gemäß der "Verordnung genehmigungsfreier Vorhaben von Eisenbahnen" erforderlich waren, beigelegt werden müssen.

10.1.4 Die Station Schöpfwerk wurde ebenfalls im Jahr 2018 modernisiert. Die erforderliche Erklärung für die Einhaltung des Standes der Technik bei der Durchführung eines genehmigungsfreien Vorhabens bezog sich lediglich auf die Errichtung von Wartekojen, obwohl der tatsächliche Umfang der Baumaßnahmen größer war. Diese Erklärung war am 24. April 2019 ausgestellt worden.

10.1.5 Wegen unvollständiger bzw. spät erstellter Unterlagen empfahl der Stadtrechnungshof Wien der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Aufzeichnungen über genehmigungsfreie Vorhaben im Zuge der Haltestellenmodernisierung gemäß "Verordnung genehmigungsfreier Vorhaben von Eisenbahnen" vollständig zu führen. Die nach Abschluss der Bauarbeiten erforderlichen Erklärungen über die fachgerechte Ausführung

für alle betroffenen Fachgebiete sollten zeitnah erstellt und den Aufzeichnungen beigelegt werden.

10.1.6 Die Wiener Lokalbahnen GmbH beschritt bei der Haltestelle Griesfeld neue Wege zur Ausweitung ihres Mobilitätsangebotes. Sie ergänzte die Station in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen u.a. um vermietbare Fahrradboxen, Servicestationen für Fahrräder und Abholboxen eines Supermarktes. Die Verwendung der Abholboxen konnte insbesondere auch für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität eine bedeutsame Erleichterung im Alltag mit sich bringen, da der tägliche Einkauf mit der Benützung der Nebenbahn verbunden werden konnte. Der Stadtrechnungshof Wien begrüßte die Bereitschaft der Wiener Lokalbahnen GmbH zu Innovationen und zur laufenden Verbesserung ihres Mobilitätsangebotes.

10.1.7 Bei der Haltestelle Griesfeld wurden vier Parkplätze errichtet, die nur bestimmten Zwecken dienten. Ein Parkplatz war für ein E-Carsharing-Auto, ein anderer zum Aufladen elektrisch betriebener Fahrzeuge vorgesehen. Die restlichen beiden Parkplätze konnten für eine Ladetätigkeit mit einer Dauer von höchstens 15 min genützt werden. Zum Zeitpunkt der Vororterhebung durch die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien am 26. August 2019 um 17:30 Uhr waren die Parkplätze für die Ladetätigkeit (s. Abbildung 5) leer.

Abbildung 5: Parkplätze bei der Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 26. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.1.8 Wenngleich im Etappenplan Verkehr aus dem Jahr 2006 kein Behindertenparkplatz für die Haltestelle Griesfeld geplant war, wäre aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien die Errichtung eines Behindertenparkplatzes im Zuge der Modernisierung von Vorteil gewesen. Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität wäre das Umsteigen auf die Nebenbahn erleichtert worden.

10.1.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahn GmbH, die Auslastung der beiden Parkplätze für eine 15-minütige Ladetätigkeit bei der Haltestelle Griesfeld über einen ausreichend langen Zeitraum zu beobachten. Bei geringer Auslastung sollte geprüft werden, ob davon ein Parkplatz in einen Behindertenparkplatz zum Umsteigen auf die Nebenbahn umgewandelt werden kann.

10.1.10 Die Haltestelle Griesfeld wurde mit einem taktilen Blindenleitsystem versehen. Die Leitstreifen waren zur Anzeige der Gehrichtung auf der sicheren Seite des Bahnsteiges, also nicht im Gefahrenbereich, angebracht. Die Notrufsäule war an das taktilen Blindenleitsystem angeschlossen (s. Abbildung 6), wodurch sehbehinderten und blinden Personen die Kontaktaufnahme mit der Leitstelle im Notfall erleichtert wurde.

Abbildung 6: Notrufsäule in der Haltestelle Griesfeld, angeschlossen an das taktile Bodenleitsystem, aufgenommen am 26. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.1.11 Die Außenbahnsteige waren in Fahrtrichtung Wien Oper rd. 3,10 m und in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz rd. 3,20 m breit. Die im Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* vorgegebene Mindestbahnsteigbreite von 3 m war somit erfüllt.

10.1.12 Der Abstand des von der Bahnsteigkante weiter entfernten Randes der gelben Sicherheitslinie sollte zur Gleisachse gemäß Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* 2,20 m betragen. Dieser Abstand wurde in der Station Griesfeld von den Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien nachgemessen. Er betrug rd. 2,20 m.

10.1.13 Der Abstand der taktilen Sicherheitslinie zur gelben Sicherheitslinie sollte gemäß Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* 68 cm +/- 11 cm betragen. Diese Vorgabe an die taktile Sicherheitslinie durch die Wiener Lokalbahnen GmbH stimmte mit der ÖNORM V 2102, *Taktile Bodeninformationen (TBI)*,

technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen (Ausgabedatum 1. August 2018) überein. Gemäß ÖNORM V 2102 musste dieser Abstand 57 cm bis maximal 225 cm betragen, wobei das genaue Maß in Abhängigkeit von der Durchfahrtsgeschwindigkeit vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegt werden musste. Die ÖNORM V 2102 wurde nicht per Gesetz oder Verordnung in Österreich für verbindlich erklärt. Sie war aber nach deren Ausgabe als Maßstab für Sorgfaltsanforderungen heranzuziehen, da sie zu diesem Zeitpunkt den Stand der Technik darstellte.

10.1.14 Die Messung der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ergab einen Abstand des von der Bahnsteigkante weiter entfernten Randes der gelben Sicherheitslinie zum näher bei der Bahnsteigkante liegenden Rand der taktilen Sicherheitslinie von rd. 43 cm. Der Abstand hätte gemäß ÖNORM V 2102, *Taktile Bodeninformationen (TBI), technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) mindestens 57 cm betragen müssen. Die ÖNORM V 2102, *Taktile Bodeninformationen (TBI), technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) ersetzte die ÖNORM V 2102-1, *Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen, Taktile Bodeninformationen, Teil 1: Für Wege in Baulichkeiten und im öffentlichen Raum bei Fahrgeschwindigkeiten bis max. 80 km/h* (Ausgabedatum 1. Juni 2003). Letztere enthielt keine Vorgaben für den Abstand zwischen gelber Sicherheitslinie und taktiler Sicherheitslinie. Die Planung der Haltestelle Griesfeld erfolgte aufgrund der üblichen Vorlaufzeiten bis zur Ausführung vor dem Ausgabedatum der zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien gültigen Version der ÖNORM V 2102.

10.1.15 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, künftig auf Bahnsteigen einen Mindestabstand zwischen der gelben und der taktilen Sicherheitslinie von 57 cm einzuhalten. Dieser Mindestabstand ist in der ÖNORM V 2102, *Taktile Bodeninformationen (TBI), technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) enthalten.

10.1.16 Die taktilen Sicherheitslinie selbst war rd. 36 cm breit, wie eine Messung der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ergab. Die Standardbreite der taktilen Bodenin-

dikatoren gemäß ÖNORM V 2102, *Taktile Bodeninformationen (TBI), technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) war 40 cm +/- 5 cm. Bei vertiefter Ausführung der Bodenindikatoren war zwischen den Außenkanten der äußersten Rillen zu messen.

10.1.17 Zu Hindernissen war gemäß ÖNORM V 2102, *Taktile Bodeninformationen (TBI), technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) ein Abstand von mindestens 40 cm, bevorzugt 50 cm, gemessen von der Außenkante der taktilen Bodeninformationen einzuhalten. Mögliche Hindernisse waren Wände, Stützen und Einbauten. Der Abstand der Vorderseite der vorderen Stützen der Wartekojen von der taktilen Sicherheitslinie betrug rd. 40 cm, wie Messungen der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ergaben.

10.1.18 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien bemerkten an zwei lokal begrenzten Stellen der Bahnsteigkante in der Haltestelle Griesfeld in Fahrtrichtung Wien Oper am 26. August 2019 Absenkungen des Betonsteinpflasters gegenüber der Betonstützmauer (s. Abbildung 7). Durch den Höhensprung von bis zu 2 cm erhöhte sich das Risiko des Stolperns beim Einsteigen in den Zug bzw. beim Aussteigen aus dem Zug.

Abbildung 7: Stolpergefahr an der Bahnsteigkante in Fahrtrichtung Wien Oper in der Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 26. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.1.19 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, die an zwei lokal begrenzten Stellen der Bahnsteigkante vorhandenen Absenkungen der Bahnsteigoberfläche in der Haltestelle Griesfeld in Fahrtrichtung Wien Oper zu beheben. Dadurch sollte die Stolpergefahr beim Einsteigen in den Zug bzw. beim Aussteigen aus dem Zug insbesondere für gehbehinderte Personen reduziert werden.

10.1.20 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien hielten sich bei verhältnismäßig starkem Regen und Wind aus westlicher Richtung am 30. April 2019 in der Wartekoje der Haltestelle Griesfeld in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz auf. Die Wartekoje bot auf dieser Seite der Haltestelle einen guten Schutz gegen Wind und Regen. Als der Zug einfuhr, verließen die Prüfenden die Wartekoje, um in den Zug einzusteigen. Durch eine Windböe wurde ein Wasserschwall vom Dach der Wartekoje freigesetzt, der sich über die Fahrgäste zwischen Wartekoje und Zug ergoss.

10.1.21 Das nach hinten gerichtete Gefälle des aus Glasplatten gebildeten Daches der Wartekoje war relativ gering, es betrug lt. Auskunft der Wiener Lokalbahnen GmbH rd. 1,5 %. Bei starkem Wind aus der entsprechenden Richtung war es möglich, dass das auf den Glasplatten befindliche Regenwasser nicht in die Regenrinne, sondern in die entgegengesetzte Richtung floss und an der vorderen Glaskante nach unten auf den Bahnsteig fiel. Diesbezügliche Fahrgastbeschwerden waren der Wiener Lokalbahnen GmbH lt. ihrer Auskunft vom 8. August 2019 nicht bekannt.

10.1.22 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, künftig geeignete Vorgaben an das Dach der Wartekojen im Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* wie beispielsweise eine größere Dachneigung oder eine geänderte vordere Dachkantenausbildung zu machen. Dadurch sollten Fahrgäste beim Verlassen der Wartekoje besser vor einem Wasserschwall bei windigem Regenwetter geschützt sein.

10.1.23 Die hinterleuchteten Informationsvitrinen enthielten wesentliche Informationen über die Hausordnung und den Fahrplan für die Fahrgäste (s. Abbildung 8).

Abbildung 8: Informationsvitrine in der Haltestelle Griesfeld, aufgenommen am 30. April 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.1.24 Die obere Kante der Informationsvitrine war in einer Höhe von rd. 190 cm über dem Bahnsteig angebracht. Die Oberkante des Fahrplanes war in einer Höhe von rd. 175 cm angeordnet. Die Schriftzeichen der Stationsnamen und Zeiten waren rd. 3 bis 3,5 mm groß. Der Fahrplanaushang nahm eine Höhe von rd. 49 cm ein. Die Gesamthöhe der Informationsvitrine betrug einschließlich des blauen Vitrienenrahmens rd. 98 cm. Gemäß ÖNORM EN 16584-2 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen, Teil 2: Informationen* (Ausgabedatum 1. März 2017) müssen die Informationen über die Abfahrt der Züge an mindestens einer Stelle in der Station auf einer Höhe von höchstens 160 cm verfügbar sein. Dadurch soll Rollstuhlfahrenden und Kleinwüchsigen das Lesen erleichtert werden. Dieses Maß war in der Station Griesfeld um rd. 15 cm überschritten. Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien könnte außerdem die Lesbarkeit der Aushänge insbesondere für sehbehinderte Personen durch Vergrößerung der Schriftzeichen und des Formats verbessert werden.

10.1.25 Ausgehend von der vorhandenen Größe der Schauffläche in den Informationsvitrinen empfahl der Stadtrechnungshof Wien der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Schriftzeichen und das Format des Fahrplanes und der Hausordnung in den Informationsvitrinen in den Stationen künftig zu vergrößern. Dadurch soll deren Lesbarkeit für sehbehinderte Personen verbessert werden. Damit Rollstuhlfahrende und Personen mit

geringer Körpergröße nicht diskriminiert werden, sollten die Informationen über die Abfahrt der Züge zumindest an einer Stelle in der Station auf einer Höhe von höchstens 160 cm verfügbar sein.

10.1.26 Der Stadtrechnungshof Wien überprüfte stichprobenweise, ob die Haltestelle Griesfeld die Vorgaben der TSI PRM (s. Punkt 4.1) erfüllen. Festzuhalten war, dass die Wiener Lokalbahnen GmbH die Modernisierung dieser Station aufgrund der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen (s. Punkt 3.2) als genehmigungsfreies Bauvorhaben ohne Erfordernis einer Inbetriebnahmegenehmigung wertete, und somit die TSI PRM nicht anzuwenden gewesen wäre. Folgende Abweichungen von den TSI PRM wurden festgestellt:

- Die Rampen, die von den höher gelegenen Bahnsteigen zur tiefer gelegenen Eisenbahnkreuzung führten, waren nicht auf beiden Seiten und in zwei Höhen mit Handläufen ausgestattet. Das stand im Widerspruch zu den TSI PRM über die vertikale Erschließung.
- Behindertenparkplätze standen nicht zur Verfügung. Das stand im Widerspruch zu den TSI PRM über Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität.
- Kurzinformationen über den Bahnsteig oder Richtungsinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift waren auf den Handläufen nicht angebracht. Das stand im Widerspruch zu den TSI PRM über die Kennzeichnung von Wegen.
- Die Abfallbehälter und die dahinterliegenden Masten und Spritzschutzwände hatten die gleiche Farbe, wodurch die Abfallbehälter keinen Kontrast zum Hintergrund bildeten. Das stand im Widerspruch zu den TSI PRM über Einrichtungsgegenstände und freistehende Objekte.

10.1.27 Das Einhalten der TSI PRM bei der Gestaltung und Ausstattung von Stationen wäre für Menschen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität von Vorteil. Das Auflisten von Abweichungen einer bereits umgebauten Station zu den TSI PRM war für die Planung noch nicht umgebauter Stationen bedeutend, um bei deren Modernisierung eine Übereinstimmung mit den TSI PRM zu erzielen.

10.1.28 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, die festgestellten Abweichungen der bereits modernisierten Station Griesfeld von den TSI PRM bei der Modernisierung weiterer Stationen zu vermeiden. Die Abweichungen betrafen die Anbringung von Handläufen, Behindertenparkplätze, Kurzinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift auf Handläufen und den Kontrast von Einrichtungsgegenständen zum Hintergrund.

10.2 Schienengleiche Bahnsteigzugänge

10.2.1 Zahlreiche Stationen der Wiener Lokalbahnen GmbH verfügten über schienengleiche Bahnsteigzugänge (s. Tabelle 4). Die Abbildung 9 zeigt beispielhaft den schienengleichen Bahnsteigzugang der Haltestelle Schöpfwerk. Dieser erhielt ein rutschfestes System von Gleistrogplatten mit relativ schmalen Spurrillen. Der Bahnsteigzugang verfügte über ein taktiler Bodenleitsystem. Der schienengleiche Bahnsteigzugang war mit rd. 2,40 m für die dort vorkommende Fahrgastfrequenz ausreichend breit.

Abbildung 9: Schienengleicher Bahnsteigzugang der Haltestelle Schöpfwerk, aufgenommen am 28. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.2.2 Die örtlich zulässige Geschwindigkeit war im Bereich des schienengleichen Bahnsteigzuganges nach der Modernisierung der Haltestelle Schöpfwerk mit 40 km/h festgesetzt worden. Vor der Modernisierung betrug die örtlich zulässige Geschwindigkeit

keit im Bereich des gegenständlichen Bahnsteigzuganges noch 80 km/h, wie die Einschau in die sogenannte Tafel B1 - *Pläne der Verkehrsstellen, Signal- und Weichenbezeichnungen, EK, Pfeifhinweise und Geschwindigkeiten* der vormaligen Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen ergab.

10.2.3 Die örtlich zulässige Geschwindigkeit war aufgrund der mit 1. Oktober 2014 inkraftgetretenen Sicherheitsbestimmungen der EisbBBV für Bahnbenützer bei Bahnsteigzugängen von 80 km/h auf 40 km/h herabgesetzt worden. Die Herabsetzung war wegen der nicht vorhandenen Schranken und der fehlenden Beaufsichtigung notwendig. Der gemäß EisbBBV vorgeschriebene Gefahrenhinweis "Achtung Zugverkehr" war auf beiden Enden des Bahnsteigzuganges angebracht worden.

10.2.4 Die noch nicht modernisierten Stationen Traiskirchen Lokalbahn und Baden Melkergründe wiesen schienengleiche Bahnsteigzugänge auf, in deren Bereich die örtlich zulässige Geschwindigkeit ebenfalls auf 40 km/h reduziert worden war.

10.2.5 Eine Geschwindigkeit in Höhe von 40 km/h war deutlich niedriger als die in der Betriebsvorschrift V3-WLB der Wiener Lokalbahnen GmbH enthaltene allgemeine Streckenhöchstgeschwindigkeit für Personenzüge von 80 km/h. In den Schienennetzbedingungen der Wiener Lokalbahnen GmbH war die Streckenhöchstgeschwindigkeit für Güterzüge mit 50 km/h festgelegt worden.

10.2.6 In einigen Stationen mit schienengleichen Bahnsteigzugängen waren zufolge der bereits genannten Tafel B1 zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien noch höhere örtlich zulässige Geschwindigkeiten als 40 km/h erlaubt. Beispielsweise betrug die örtlich zulässige Geschwindigkeit in der Haltestelle Eigenheimsiedlung 80 km/h.

10.2.7 Die Übergangsbestimmungen der EisbBBV sehen vor, dass bestehende schienengleiche Bahnsteigzugänge nicht an die neuen Sicherheitsbestimmungen angepasst werden müssen, wenn der Schutz von Bahnbenützern, die schienengleiche Bahnsteigzugänge benutzen, durch andere geeignete Vorkehrungen gewährleistet ist.

10.2.8 Die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen reagierte auf die erhöhten Sicherheitsanforderungen der EisbBBV aus dem Jahr 2014 bei Stationen mit zwei schienengleichen Bahnsteigzugängen mit dem Auflassen eines der beiden schienengleichen Bahnsteigzugänge. Das betraf beispielsweise die Stationen Schönbrunner Allee, Wiener Neudorf, Traiskirchen Lokalbahn und Tribuswinkel-Josefsthal.

10.2.9 Schienengleiche Bahnsteigzugänge müssen gemäß ÖNORM EN 16857 - *Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausgabedatum 15. Juli 2017) bewacht sein, um als Teil eines hindernisfreien Weges betrachtet werden zu können. Anstelle einer Bewachung sind auch technische Ausrüstungen oder betriebliche Vorkehrungen möglich, um sehbehinderten und blinden Personen das sichere Überqueren der schienengleichen Bahnsteigzugänge zu ermöglichen. Die TSI PRM enthält gleichlautende Bestimmungen über schienengleiche Bahnsteigzugänge von Neubauten.

10.2.10 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH zu prüfen, ob in den Stationen mit schienengleichen Bahnsteigzugängen die örtlich zulässige Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen herabgesetzt werden muss, sofern sie höher als 40 km/h ist. Die Prüfung sollte die Sicherheitsbestimmungen der ÖNORM EN 16857 - *Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausgabedatum 15. Juli 2017) zum Ausgangspunkt haben. Eventuell bestehende technische Ausrüstungen und betriebliche Vorkehrungen für sehbehinderte und blinde Personen sollten dabei berücksichtigt werden.

10.2.11 Der schienengleiche Bahnsteigzugang im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn (s. Abbildung 10) war weder für Rollstuhlfahrende noch für sehbehinderte und blinde Personen barrierefrei. Der schienengleiche Bahnsteigzugang verfügte über keine taktilen Bodenindikatoren zur Erkennung von Anfang und Ende der Oberfläche des Bahnsteigzuges. Diese sind gemäß ÖNORM EN 16587- *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausgabedatum 15. Juli 2017) vorgesehen.

Abbildung 10: Schienengleicher Bahnsteigzugang im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn, aufgenommen am 26. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.2.12 Wegen der zu großen Spurrillenweite beim schienengleichen Bahnsteigzugang im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn war es möglich, dass das vordere Rad eines Rollstuhles zwischen der Oberfläche des Bahnsteigzuges und der Schiene stecken bleibt. Zur Bewertung der richtigen Ausführung der Spurrillenweite war gemäß ÖNORM EN 16587 ein Mindestmaß von 40 mm und ein Höchstmaß von 55 mm heranzuziehen. Die Festlegung eines Mindestmaßes war wegen der Berücksichtigung des Spurkranzes vom Schienenrad erforderlich. Die tatsächlichen Spurrillenweiten betragen 70 mm bis 120 mm, wie die Messungen der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ergaben. Die relativ große Bandbreite der gemessenen Spurrillenweite war auf die unscharfen Kanten der zwischen den Schienen vorhandenen Asphaltoberflächen zurückzuführen. Die Spurrillen waren 45 bis 60 mm tief. Zeitgemäße rutschfeste Gleistrogplatten waren nicht verbaut.

10.2.13 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Sanierung des schienengleichen Bahnsteigzuges im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn aus Sicherheitsgründen umgehend vorzunehmen. Das war insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der zulässigen Spurrillenweite und die erforderlichen taktilen Bodenindikatoren gemäß ÖNORM EN 16587- *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausga-

bedatum 15. Juli 2017) notwendig. Dadurch soll die Sicherheit von Rollstuhlfahrenden und von blinden bzw. sehbeeinträchtigten Personen beim Überqueren der Gleisanlagen noch vor der gesamthaften Modernisierung der Station verbessert werden.

10.3 Fahrzeuggebundener Hublift und Bahnsteiggeometrie

10.3.1 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien überprüften am 30. April 2019 die Funktionstüchtigkeit eines fahrzeuggebundenen Hublifts des Triebwagens der Reihe 400 mit der Betriebsnummer 406 (s. Abbildung 11). Die Auswahl des Triebwagens aus dem vorhandenen Fuhrpark wurde von den Prüfenden nach dem Zufallsprinzip vorgenommen. Ein Mitarbeiter der Wiener Lokalbahnen GmbH öffnete den Hublift mit einem Vierkantschlüssel und klappte eine mehrteilige Plattform mit Abrollsicherung heraus. Die Betätigung des Hublifts erfolgte über Taster zum Heben oder Senken der Plattform auf einer Handfernbedienung mit Spiralkabel. Während der Betätigung blinkte eine Warnleuchte am Hublift. Am Hebearm war ein gut sichtbarer und erreichbarer Pilztaster für den Notstopp angebracht, mit dem das Heben oder Senken jederzeit unterbrochen werden konnte. Der Hublift funktionierte dem Augenschein nach einwandfrei.

Abbildung 11: Fahrzeuggebundener Hublift an einem Triebwagen der Reihe 400, aufgenommen am 30. April 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.3.2 Der gegenständliche Hublift war gemäß AM-VO von einer externen Prüfstelle geprüft worden. Die nächste wiederkehrende Prüfung war für Juni 2019 vorgesehen, wie der Lochung an der Prüfplakette zu entnehmen war. Die in der AM-VO vorgesehene Frist für prüfpflichtige Arbeitsmittel war somit zum Zeitpunkt des Augenscheins nicht überschritten worden.

10.3.3 Neben der beschriebenen Funktionsprüfung an Ort und Stelle, nahmen die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien noch eine stichprobenweise Einschau in die Prüfbücher über Hublifte vor. Die Einschau in das Prüfbuch zum Triebwagen mit der Betriebsnummer 413 ergab, dass die Dokumentation der wiederkehrenden Prüfungen gemäß AM-VO im Betrachtungszeitraum ordnungsgemäß geführt worden war. Eine externe Prüfstelle bestätigte die Mängelfreiheit der beiden am Triebwagen vorhandenen Hublifte.

10.3.4 Die Hublifte dienen zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Bahnsteigniveau und Fahrzeugfußboden und sollten Rollstuhlfahrenden die Benützung der Regionalbahn ermöglichen. Die Einstiegshöhe der Triebwagen der Reihe 400 betrug 410 mm über der Schienenoberkante. Bei 50 % der zulässigen Beladung und bei 50 % des zulässigen Radverschleißes lag die Einstiegshöhe etwas niedriger, nämlich bei 400 mm.

10.3.5 Die Bahnsteigkante lag lt. Mitteilung der Wiener Lokalbahnen GmbH bei geradlinig angelegten Stationen in der Regel 200 mm über der Schienenoberkante und war 1,32 m von der Gleisachse entfernt. Die Triebwagen der Reihe 400 hatten eine Fahrzeugbreite von 2,50 m, jene der älteren Reihe 100 eine Fahrzeugbreite von 2,40 m. Aus den angegebenen Daten ergeben sich die Abmessungen des Bahnsteigspalts in geradlinigen Stationen. Die Spaltbreite lag bei den Triebwagen der Reihe 400 bei 70 mm. Deren Spalthöhe betrug ohne Belastung und ohne Radverschleiß rd. 210 mm.

10.3.6 Die Haltestellen mit Inselbahnsteigen Gutheil-Schoder-Gasse, Vösendorf Shopping City Süd und Maria Enzersdorf Südstadt (vgl. Tabelle 4) wiesen andere Spaltmaße auf, da deren Bahnsteigkante lt. Angaben der Wiener Lokalbahnen GmbH 300 mm über der Schienenoberkante lag. Die Spalthöhe war somit um 100 mm geringer als sonst. Die Spaltbreite war hingegen größer, da die Bahnsteigkante wegen der notwendigen

Berücksichtigung des Lichtraumprofils des vorkommenden Güterverkehrs weiter von der Gleisachse entfernt angeordnet werden musste. Bei einer Bahnsteighöhe von 300 mm war die Bahnsteigkante ausgehend von den Bestimmungen der *Österreichischen Bundesbahnen, ZOV 7 - Umgrenzung des lichten Raumes und Gleisabstand* 1.400 mm von der Gleisachse entfernt. Bei Bahnsteigen im Gleisbogen mit einem Krümmungsradius von weniger als 250 m mussten bei der Festlegung der Lage der Bahnsteigkante noch Bogenzuschläge berücksichtigt werden.

10.3.7 Ein niveaugleicher Einstieg ist gemäß ÖNORM EN 16586-2 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Barrierefreier Zugang, Teil 2: Einstiegs-hilfen* (Ausgabedatum 15. Juni 2017) gegeben, wenn einerseits der Spalt zwischen der Kante der Türschwelle dieser Türöffnung und dem Bahnsteig horizontal gemessen nicht mehr als 75 mm und vertikal gemessen nicht mehr als 50 mm betrug. Andererseits darf der Zug keine innere Stufe zwischen der Türschwelle und dem Vorraum aufweisen. Die ÖNORM EN 16586-2 wurde nicht per Gesetz oder Verordnung in Österreich für verbindlich erklärt. Sie war aber nach deren Ausgabe als Maßstab für Sorgfaltsanforderungen heranzuziehen, da sie zu diesem Zeitpunkt den Stand der Technik darstellte.

10.3.8 Die Triebwagen der Reihe 400 ermöglichten aufgrund der Höhendifferenz zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden in geradlinigen Stationen von bis zu 210 mm somit gemäß ÖNORM EN 16586-2 keinen niveaugleichen Einstieg, weshalb ein Hublift notwendig war. Bei den Triebwagen der Reihe 100 gab es neben dem zu großen Spalt auch Stufen im Wageninneren, die von vielen Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität nicht überwunden werden konnten.

10.3.9 Die Wiener Lokalbahnen GmbH hatte zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien bereits Niederflurwagen der Reihe 500 beauftragt, deren bauliche Ausführung lt. deren Mitteilung Erleichterungen beim Zugang für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität vorsah. Der Austausch der insgesamt noch vorhandenen 23 Hochflurwagen der Reihe 100 war beginnend mit dem Jahr 2021 bis zum Jahr 2027 geplant.

10.3.10 Die äußere Kante des Hublifts des Triebwagens der Reihe 400 ist im ausgefahrenen und aufgeklappten Zustand 3.120 mm von der Gleisachse entfernt. Demnach hat

der Hublift in Querrichtung zum Bahnsteig einen Platzbedarf von 1.870 mm, gerechnet ab der Außenwand des Triebwagens. Wird der Bahnsteigspalt in geradlinigen Stationen abgezogen, ergibt sich die erforderliche Tiefe der Auflagefläche des Hublifts am Bahnsteig von 1.800 mm.

10.3.11 Die Rollstuhlfahrenden konnten wegen der klappbaren Rampen auf der Plattform der Hublifte nicht nur quer zum Fahrzeug, sondern auch parallel zum Fahrzeug auf die Plattform fahren. Dadurch war eine zusätzliche Manövrierfläche in Querrichtung auf dem Bahnsteig technisch nicht unbedingt erforderlich. Trotzdem war nicht in allen Stationen ausreichend Platz für den ausgefahrenen Hublift. Das betraf den Außenbahnsteig der Haltestelle Schönbrunner Allee in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz im noch nicht modernisierten Zustand und jenen der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper im vorderen Bereich (s. Abbildung 12). Letzterer war deutlich schmaler als 1.800 mm, wodurch der fahrzeuggebundene Hublift dort nicht eingesetzt werden konnte. Bei einem Oberleitungsmast war der Bahnsteig sogar nur rd. 1 m breit.

Abbildung 12: Schmäler Außenbahnsteig der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper, aufgenommen am 28. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.3.12 Aufgrund der beengten Verhältnisse am Bahnsteig waren die taktilen Bodenindikatoren in der Haltestelle Neu Erlaa und in der Haltestelle Schönbrunner Allee im noch nicht modernisierten Zustand nicht überall angebracht. Diese Stationen waren daher zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien weder für Rollstuhlfahrende noch für sehbehinderte und blinde Personen uneingeschränkt benützbare. Diesem Umstand wurde am Fahrplan für die Haltestelle Schönbrunner Allee Rechnung getragen. Diese Haltestelle wurde am Fahrplan für Personen mit eingeschränkter Mobilität als nicht geeignet bezeichnet. Für die Haltestelle Neu Erlaa fehlte ein derartiger Hinweis.

10.3.13 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Fahrgäste in geeigneter Form auf die unvollständige Barrierefreiheit des Bahnsteiges der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper hinzuweisen. Das sollte beispielsweise durch Stationsaushänge und auf der Homepage der Wiener Lokalbahnen GmbH geschehen.

10.3.14 Während die Haltestelle Schönbrunner Allee zum Zeitpunkt der Vororterhebungen durch den Stadtrechnungshof Wien gerade modernisiert wurde bzw. knapp vor der Modernisierung stand, war die Neugestaltung der Haltestelle Neu Erlaa erst im Jahr 2022 geplant. Die Fertigstellung der Haltestelle Schönbrunner Allee war lt. Mitteilung der Wiener Lokalbahnen GmbH für November 2019 vorgesehen.

10.4 Weitere Wahrnehmungen zu den Bahnsteigen

10.4.1 Die Wiener Lokalbahnen GmbH sah im Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* eine Mindestbahnsteigbreite von Seitenbahnsteigen von 3,0 m vor. Dieses Regelwerk sollte betriebsintern bei der Modernisierung von Stationen zur Anwendung kommen (s. Punkt 4.3). Der Bahnsteig der noch nicht modernisierten Haltestelle Neu Erlaa war in Fahrtrichtung Wien Oper im vorderen Bereich im Mittel nur etwa halb so breit. Da ein Bahnsteig einen Gefahrenbereich umfassen musste, dessen Begrenzung durch die gelbe Sicherheitslinie zu kennzeichnen war, verblieb für den Aufenthalt der Fahrgäste nur ein schmaler Streifen bis zur Einfriedungsmauer des benachbarten Grundstückes. Die gelbe Sicherheitslinie war rd. 10 cm breit und zählte zum Gefahrenbereich. Die Breite des Aufenthaltsbereiches variierte entlang der Einfriedungs-

mauer und betrug am Beginn der Verengung etwa bis zum Oberleitungsmast nur rd. 50 cm bis 70 cm, wobei ab dem von der Bahnsteigkante weiter entfernten Rand der gelben Sicherheitslinie gemessen wurde. Im Bereich des Oberleitungsmastes war der Aufenthaltsbereich mit rd. 35 cm noch geringer.

10.4.2 Für die äußere Begrenzung des Gefahrenbereiches kam gemäß Dienstvorschrift B 50, *Oberbau - Technische Grundsätze, Pkt. 13 - Bahnsteige* (Ausgabedatum März 2010) ein Mindestabstand zur Gleisachse von 2,20 m zur Anwendung. Das war auf die auf der Nebenbahn geltende relativ niedrige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h zurückzuführen. Bei höheren Geschwindigkeiten wäre der Abstand größer. Die Dienstvorschrift B 50 war gemäß Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen*, der Wiener Lokalbahnen GmbH zu berücksichtigen. Die Mindestbreite des dahinterliegenden Aufenthaltsbereiches musste 1,60 m betragen, wobei zusätzlich verschiedene technische Nebenbedingungen aus der Dienstvorschrift B 50 einzuhalten waren.

10.4.3 Messungen der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ergaben im vorderen Bereich der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper einen Abstand der äußeren Begrenzung des Gefahrenbereiches zur Gleisachse von rd. 2,00 bis 2,10 m. Dadurch war der für die Sicherheit der Fahrgäste notwendige Abstand zur Gleisachse von 2,20 m gemäß Dienstvorschrift B 50 nicht zur Gänze vorhanden.

10.4.4 Im Prüfungszeitraum waren keine Vorfälle in der Haltestelle Neu Erlaa gemeldet worden (s. Punkt 8.). Trotzdem äußerte der Stadtrechnungshof Wien wegen der beengten Verhältnisse im vorderen Bereich des Bahnsteiges der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper sicherheitstechnische Bedenken, sofern keine ausgleichenden und begleitenden betrieblichen Maßnahmen von der Wiener Lokalbahnen GmbH gesetzt werden.

10.4.5 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, den Abstand der gelben Sicherheitslinie zur Gleisachse in der Haltestelle Neu Erlaa auf Übereinstimmung mit den betriebseigenen Vorschriften zu prüfen. Vorhandene Abweichungen vom Mindestabstand von 2,20 m zur Gleisachse wären umgehend zu korrigieren. Aufgrund der beengten Verhältnisse im vorderen Bereich des Bahnsteiges in Fahrtrich-

tung Wien Oper wäre unverzüglich festzulegen, welche Maßnahmen für einen sicheren Aufenthalt der Fahrgäste in der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper getroffen werden müssen. Bei der Festlegung wäre mit dem Betriebsleiter zusammenzuarbeiten.

10.4.6 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH weiters, die Modernisierung der Haltestelle Neu Erlaa wegen der beengten Verhältnisse im vorderen Bereich des Außenbahnsteiges in Fahrtrichtung Wien Oper gegenüber dem bisherigen Zeitplan nach Maßgabe der finanziellen Bedeckungsmöglichkeit vorzuziehen. Den Fahrgästen sollte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite ohne Barrieren für Rollstuhlfahrende sowie für sehbehinderte und blinde Personen möglichst bald bereitgestellt werden.

10.4.7 Die noch nicht modernisierten Bahnhöfe Vösendorf-Siebenhirten, Wiener Neudorf (vgl. Abbildung 3), Traiskirchen Lokalbahn (s. Abbildung 13) und die Haltestelle Tribuswinkel-Josefsthal verfügten über verhältnismäßig schmale Mittelbahnsteige.

Abbildung 13: Schmalere Mittelbahnsteig des Bahnhofes Traiskirchen Lokalbahn, aufgenommen am 12. März 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.4.8 Der Stadtrechnungshof Wien merkte an dieser Stelle an, dass im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn die taktilen Bodenindikatoren zur Gänze fehlten. Sehbehinderte und blinde Personen konnten den Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn bis zur beabsichtigten Modernisierung im Jahr 2020 nicht barrierefrei nützen.

10.4.9 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien maßen die Gesamtbreite der Mittelbahnsteige von noch nicht modernisierten Stationen, die über schienengleiche Bahnsteigzugänge verfügten (s. Tabelle 6). Zwischen den beiden gelben Sicherheitslinien befand sich der Aufenthaltsbereich, den die Fahrgäste gemäß EisbSV nur verlassen durften, wenn sie in Züge einstiegen. Die Breite des Aufenthaltsbereiches wurde ebenfalls gemessen. Alle Messungen erfolgten etwa in Höhe der jeweiligen halben Bahnsteiglänge.

Tabelle 6: Abmessungen von Mittelbahnsteigen

Station	Gesamtbreite des Mittelbahnsteiges in cm	Breite des Aufenthaltsbereiches am Mittelbahnsteig in cm
Vösendorf-Siebenhirten	243	92
Wiener Neudorf (Bahnsteig 1)	212	62
Wiener Neudorf (Bahnsteig 2)	229	98
Traiskirchen Lokalbahn	235	90
Tribuswinkel-Josefsthäl	215	76

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.4.10 Das Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* sieht für Mittelbahnsteige eine Mindestbreite von 7 m vor. Die Abweichungen der Breite der Mittelbahnsteige der noch nicht modernisierten Bahnhöfe Vösendorf-Siebenhirten, Wiener Neudorf, Traiskirchen Lokalbahn und der Haltestelle Tribuswinkel-Josefsthäl vom für Neubauten festgelegten Standard waren somit erheblich. Der Zugewinn an Sicherheit durch einen breiteren Bahnsteig wäre u.a. wegen der relativ hohen Fahrgastzahlen (vgl. Tabelle 2) und den damit möglichen Menschenansammlungen zu Stoßzeiten am Bahnsteig bedeutend.

10.4.11 Menschen mit Gehbehinderungen benötigen gemäß ÖNORM B 1600 - *Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen* (Ausgabedatum 1. April 2017) größere Durchgangs- bzw. Fahrbreiten, als der Aufenthaltsbereich am Mittelbahnsteig in manchen

noch nicht modernisierten Stationen breit war. Die ÖNORM B 1600 wurde im österreichischen Eisenbahnrecht nicht für verbindlich erklärt. Sie war als Maßstab für Sorgfaltsanforderungen heranzuziehen, da sie zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien den Stand der Technik darstellte. Für Menschen mit einem Rollator ist eine Durchgangsbreite von 80 cm, für Menschen mit Krücken von 90 cm erforderlich. Für Rollstuhlfahrende wird gemäß ÖNORM B 1600 eine Fahrbreite von 90 cm bis 100 cm angesetzt. Das Standardmaß für die Breite eines Rollstuhles beträgt 70 cm.

10.4.12 Gemäß ÖNORM EN 16587 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausgabedatum 15. Juli 2017) muss die Mindestbreite eines Bahnsteiges ohne Hindernisse der Breite des Gefahrenbereiches zuzüglich einer Gehspur von 80 cm in jeder Richtung entsprechen. Somit muss der Abstand zwischen den gelben Sicherheitslinien eines Mittelbahnsteiges für den Aufenthalt der Fahrgäste zumindest 160 cm betragen.

10.4.13 Rollstuhlfahrenden war es nicht möglich, sich auf dem Mittelbahnsteig des Bahnsteiges 1 des Bahnhofes Wiener Neudorf aufzuhalten, ohne gegen die EisbSV zu verstoßen (vgl. Punkt 3.2.8). Rollstühle überragten am Mittelbahnsteig aufgrund ihres Platzbedarfes je nach ihrer Positionierung eine gelbe Sicherheitslinie bzw. sogar beide gelben Sicherheitslinien. Der Stadtrechnungshof Wien vertrat die Ansicht, dass aufgrund der beengten Verhältnisse am Mittelbahnsteig aus Sicherheitsgründen für die Modernisierung des Bahnhofes Wiener Neudorf nicht bis zum Jahr 2025 gewartet werden sollte.

10.4.14 Die Modernisierung der anderen in der Tabelle 6 genannten Stationen mit Mittelbahnsteigen war für die Jahre 2020 und 2021 vorgesehen. Um Barrierefreiheit gemäß BGStG zu erzielen, hätte deren Umbau bereits vor einigen Jahren durchgeführt werden müssen. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien war eine Empfehlung zur früheren Umsetzung der Barrierefreiheit in diesen Stationen wegen der für die erforderlichen Umbauten einhergehenden aufwändigen Planungs- und Vorbereitungsarbeiten nicht mehr realistisch.

10.4.15 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Modernisierung des Bahnhofes Wiener Neudorf wegen der beengten Verhältnisse auf den Mittelbahnsteigen gegenüber dem bisherigen Zeitplan nach Maßgabe der finanziellen Bedeckungsmöglichkeit und unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen vorzuziehen. Den Fahrgästen sollte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite ohne Barrieren für Rollstuhlfahrende sowie für sehbehinderte und blinde Personen möglichst bald bereitgestellt werden.

10.4.16 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien fanden bei ihrer Vororterhebung in der Haltestelle Möllersdorf Lokalbahn am 26. August 2019 zwei gelbe Sicherheitslinien gleichzeitig am Bahnsteig Richtung Wien Oper vor (s. Abbildung 14). Die Farbe der inneren gelben Sicherheitslinie war weniger abgenützt als die der äußeren gelben Sicherheitslinie. Die innere gelbe Sicherheitslinie dürfte daher später angebracht worden sein als die äußere gelbe Sicherheitslinie. Der von der Bahnsteigkante weiter entfernte Rand der jeweiligen gelben Sicherheitslinie war rd. 197 cm bzw. 222 cm von der Gleisachse entfernt, wie Messungen der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ergaben. Das Vorhandensein zweier gelber Sicherheitslinien auf einem Außenbahnsteig war unzulässig und führte naturgemäß zur Verwirrung der Fahrgäste. Diese konnten durch die doppelte Anbringung der gelben Sicherheitslinie nicht wissen, wo sie sich am Bahnsteig aufhalten durften und wo nicht.

Abbildung 14: Unklare Anbringung der gelben Sicherheitslinie in der Haltestelle Möllersdorf, Lokalbahn, aufgenommen am 26. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.4.17 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, auf einem Außenbahnsteig nur eine gelbe Sicherheitslinie anzubringen, um den Gefahrenbereich eindeutig zu kennzeichnen. Wegen festgestellter Abweichungen der tatsächlichen Positionierung der gelben Sicherheitslinien vom Sollzustand sollte die Lage der gelben Sicherheitslinien aus Sicherheitsgründen in allen Stationen umgehend nachgeprüft werden und erforderlichenfalls korrigiert werden.

10.5 Fahrzielanzeiger

10.5.1 Die Fahrzielanzeiger in den Stationen gaben für die nächsten beiden Züge die jeweils noch verbleibende Wartezeit in min, das Fahrziel und die Konfiguration der in Doppeltraktion geführten Züge an. Die Abbildung 15 zeigt einen Fahrzielanzeiger in der Haltestelle Möllersdorf Lokalbahn.

Abbildung 15: Fahrzielanzeiger in der Haltestelle Möllersdorf Lokalbahn, aufgenommen am 18. März 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.5.2 Bei der üblicherweise durchgeführten Doppeltraktion war einer der Triebwagen im Wageninneren stufenfrei, der andere wies Stufen auf. Stufen bilden Barrieren für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität. Der stufenfreie Wagen wurde am Fahrzielanzeiger mit einem Kinderwagensymbol gekennzeichnet. Dadurch konnten Personen, die den stufenfreien Triebwagen nützen wollten bzw. aufgrund ihrer Mobilitätseinschränkung nützen mussten, die Lage eines geeigneten Aufstellortes am Bahnsteig besser abschätzen.

10.5.3 Laut Homepage der Wiener Lokalbahnen GmbH mit Stand vom 2. September 2019 war der erste Wagen am Fahrzielanzeiger der in Fahrtrichtung vordere Wagen. Beobachtungen über die Zugkonfigurationen vor Ort ergaben, dass der linke Wagen am Display der jeweils vordere Wagen war. Bei der zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien in Testbetrieb befindlichen neuen Fahrzielanzeige war der rechte Wagen der erste Wagen.

10.5.4 Der Stadtrechnungshof Wien vertrat die Ansicht, dass sich die Anordnung des stufenfreien Triebwagens aus der Fahrzielanzeige nicht eindeutig ergab, da die Fahrt-

richtung des symbolisierten Zuges am Display nicht bzw. nicht klar genug angegeben war.

10.5.5 Die Mindestbahnsteiglänge betrug gemäß Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* 60 m, wodurch sich bei örtlich schlechter Aufstellung am Bahnsteig relativ lange Wege zum stufenfreien Triebwagen ergeben konnten. Diese Strecken konnten für Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht bzw. nur mit Stress überwindbar sein.

10.5.6 Wegen einer unklaren Darstellung auf der Fahrzielanzeige in den Stationen empfahl der Stadtrechnungshof Wien der Wiener Lokalbahnen GmbH, die Fahrtrichtung des Zuges künftig in geeigneter Form auf der Anzeige zu symbolisieren. Dadurch sollte erreicht werden, dass sich die Lage des stufenfreien Triebwagens innerhalb des üblicherweise in Doppeltraktion geführten Zuges für die Fahrgäste möglichst ohne Fehlinterpretationen ergibt. Die eindeutige Information über die zu erwartende Zugkonfiguration ist für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität wesentlich, damit sie sich noch vor Einfahren des Zuges in der entsprechenden Bahnsteighälfte aufstellen können.

10.6 Warteräume und Toilettenanlagen

10.6.1 Die Wiener Lokalbahnen GmbH teilte dem Stadtrechnungshof Wien mit, dass die Warteräume und Toilettenanlagen der Bahnhöfe Vösendorf-Siebenhirten, Wiener Neudorf, Guntramsdorf Lokalbahn und Traiskirchen Lokalbahn aufgrund des Etappenplanes Verkehr in den Jahren 2010 bis 2013 barrierefrei umgebaut worden waren. Aufgrund der häufigen Vandalismusschäden wurden alle umgebauten Warteräume mit Ausnahme jenes im Bahnhof Vösendorf-Siebenhirten wenige Jahre nach deren Umbau geschlossen. Von den barrierefrei umgebauten Toilettenanlagen war zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien nur noch jene im Bahnhof Guntramsdorf Lokalbahn in Betrieb, wie die Vororterhebungen der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ergaben.

10.6.2 Die Vandalismusschäden hätten lt. Mitteilung der Wiener Lokalbahnen GmbH zugenommen, seit das Betriebspersonal der Wiener Lokalbahnen GmbH bzw. der vor-maligen Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen nicht mehr bzw. seltener vor Ort war. Das war auf die Errichtung des Zentralstellwerkes in den Jahren 2005 bis 2006, auf die Fernsteuerung einzelner Bahnhöfe sowie auf das Schließen von Kassenstellen zurückzuführen. Die Wiener Lokalbahnen GmbH rechtfertigte das Schließen der Warterräume und Toilettenanlagen u.a. auch damit, dass die durchschnittliche Aufenthaltszeit in den Stationen durch die geringen Fahrplanintervalle von 7,5 min bzw. 15 min außerhalb der Nachtstunden ohnehin gering war. Dadurch hätte sich das Erfordernis eines Aufenthaltes in einem Warteraum bzw. der Besuch einer Toilettenanlage erübrigt.

10.6.3 Die Abbildung 16 zeigt den Warteraum im Bahnhof Vösendorf-Siebenhirten, wie er von den Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien am 28. August 2019 um 18:42 Uhr vorgefunden wurde.

Abbildung 16: Warteraum im Bahnhof Vösendorf-Siebenhirten, aufgenommen am 28. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.6.4 Der barrierefrei zugängliche Warteraum erfüllte seinen Zweck. Er wies leichte Verunreinigungen durch Gratiszeitungen auf. Laut Anschlag war der Warteraum von Montag bis Samstag von 05:30 Uhr bis 20:40 Uhr sowie am Sonntag von 07:15 Uhr bis 20:40 Uhr geöffnet. Die vom Warteraum aus zugänglichen Toilettenanlagen waren

It. Anschlag aufgrund der anhaltend massiven Verunreinigungen von der Wiener Lokalbahnen GmbH am 1. August 2018 für die Fahrgäste dauerhaft geschlossen worden.

10.6.5 Die im Jahr 2014 neu errichtete Haltestelle Inzersdorf Lokalbahn erhielt eine von außen barrierefrei zugängliche Toilettenanlage. Diese war werktags von Montag bis Freitag zwischen 6:30 Uhr und 14:00 Uhr geöffnet. Die TSI PRM enthielten Vorschriften über die Ausführung von Toilettenanlagen und deren Erreichbarkeit über hindernisfreie Wege, sofern Toilettenanlagen vorhanden waren. Die zwingende Bereitstellung von Toilettenanlagen durch die Bahnhofsbetreibenden war in den TSI PRM nicht vorgesehen.

10.6.6 Im Zuge der Modernisierung von Haltestellen und Bahnhöfen errichtete die Wiener Lokalbahnen GmbH ausschließlich überdachte Wartekojen mit Sitzgelegenheiten zum temporären Witterungsschutz ohne Heizung. Die Wartekojen waren zur Bahnsteigkante hin offen. Zu den anderen Seiten wiesen sie eingefärbte bzw. klare Glaswände mit Streifen auf. Die Streifen dienten der besseren Erkennbarkeit, um Unfälle durch das Anstoßen bzw. Aufprallen von Fahrgästen zu vermeiden.

10.6.7 Im Zuge der Modernisierung des Bahnhofes Guntramsdorf Lokalbahn im Jahr 2012 wurden auf den Bahnsteigen offene Wartekojen errichtet. Der barrierefrei zugängliche Warteraum im Bahnhof Guntramsdorf Lokalbahn wurde geschlossen. Dadurch war es für den Stadtrechnungshof Wien nicht ersichtlich, wie den für Bahnhöfe gegenüber Haltestellen geltenden höheren Anforderungen an Wartegelegenheiten gemäß EisbBFG Rechnung getragen wurde (vgl. Punkt 3.2.9).

10.6.8 In den modernisierten Stationen waren unabhängig davon, ob es sich bei der Station um einen Bahnhof oder um eine Haltestelle handelte, einheitlich offene Wartekojen errichtet worden. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH festzulegen, in welcher Form den erhöhten Anforderungen an Wartegelegenheiten in Bahnhöfen gegenüber jenen in Haltestellen gemäß EisbBFG entsprochen werden kann.

10.7 Aufzüge

10.7.1 Die Stationen Vösendorf Shopping City Süd und Gutheil-Schoder-Gasse wiesen Inselbahnsteige mit darunterliegenden Personenunterführungen auf. Um die Inselbahnsteige vom darunterliegenden Niveau aus erreichen zu können, waren in den Stationen Stiegenanlagen und jeweils eine Aufzugsanlage vorhanden. Aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen der Fahrgastzahlen in den beiden Stationen (s. Tabelle 2) gehörten die Stationen unterschiedlichen Regeltypen gemäß RVE 03.00.01, *Niveaufreie Bahnsteigzugänge* (1. Juni 2006) an. Während in der Station Vösendorf Shopping City Süd aufgrund des höheren Fahrgastaufkommens eine Aufzugsanlage zu errichten war, wäre eine solche bei der Station Gutheil-Schoder-Gasse gemäß RVE 03.00.01 nicht zwingend erforderlich gewesen.

10.7.2 Die Aufzugsanlagen waren bei den Vororterhebungen der Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien immer in Betrieb. Dem Augenschein nach lagen keine offensichtlichen Mängel bei den Aufzugsanlagen vor.

10.7.3 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien nahmen Einschau in die Prüfbefunde über die beiden Aufzugsanlagen. Die Aufzugsanlagen waren den regelmäßigen Überprüfungen gemäß AM-VO von einer externen Prüfstelle unterzogen worden. Während die Aufzugsanlage in der Gutheil-Schoder-Gasse keine Mängel aufwies, enthielten die Prüfbefunde über die Aufzugsanlage in der Station Vösendorf Shopping City Süd seit dem Jahr 2016 Mängel. Im Prüfbefund vom 12. April 2016 waren Mängel bei den Aufzugstüren festgehalten. Die Aufzugsanlage konnte damals bis zur Reparatur in Betrieb bleiben. Die Reparatur erfolgte am 21. April 2016, wie sich aus einer archivierten Vorankündigung auf der Homepage der Wiener Lokalbahnen GmbH ergab. Während die Vorankündigung für die Außerbetriebnahme zur Information der Fahrgäste noch einen Zeitraum von 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr der Aufzugsanlage vorsah, konnte ihre Wiederinbetriebnahme den Fahrgästen mit 12:00 Uhr verkündet werden. Personen mit eingeschränkter Mobilität war es somit über die Homepage möglich, sich auf die kurzzeitig fehlende Barrierefreiheit der Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd einzustellen.

10.7.4 Am 7. Juni 2017 wurde von der beauftragten externen Prüfstelle festgestellt, dass das Fernnotrufsystem der Aufzugsanlage der Station Vösendorf Shopping City Süd in der Notrufzentrale nur sehr leise hörbar war. Im Prüfbefund vom 21. August 2018 war das Fernnotrufsystem schließlich funktionsuntüchtig. Dieser Mangel führte aus Sicherheitsgründen zur Außerbetriebnahme der Aufzugsanlage. Anders als bei der Reparatur im Jahr 2016 waren auf der Homepage keine Hinweise auf Fahrgastinformationen zur vorübergehenden fehlenden Barrierefreiheit enthalten.

10.7.5 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH sicherzustellen, dass die Fahrgäste über die Außerbetriebnahme und die Wiederinbetriebnahme von Aufzugsanlagen in den Stationen ausreichend informiert werden.

10.8 Sonstige Wahrnehmungen

10.8.1 Den Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien fiel auf, dass die Fahrscheinautomaten mit den Fußteilen eines Rollstuhles nicht unterfahrbar waren. Die Abbildung 17 zeigt dafür ein Beispiel in der im Jahr 2016 modernisierten Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz. Gemäß ÖNORM B 1600 - *Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen* (Ausgabedatum 1. April 2017) war ein lichter Freiraum von mindestens 80 cm in der Breite, mindestens 30 cm in der Höhe und mindestens 20 cm in der Tiefe einzuhalten.

Abbildung 17: Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz, aufgenommen am 18. März 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.8.2 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, bei der Aufstellung von Fahrscheinautomaten künftig auf die Unterfahrbarkeit durch Fußteile von Rollstühlen zu achten. Damit sollte eine barrierefreie Benützung der Fahrscheinautomaten durch Rollstuhlfahrende gemäß ÖNORM B 1600 - *Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen* (Ausgabedatum 1. April 2017) ermöglicht werden.

10.8.3 Die Abbildung 17 zeigt überdachte Fahrradabstellplätze. Diese unterstützten das Kombinieren umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Der Fahrscheinautomat und der Zugang bzw. Abgang waren an das taktile Bodenleitsystem angeschlossen. Der Zugang bzw. Abgang wies beidseitig doppelte Handläufe auf, um Personen mit eingeschränkter Mobilität die Überwindung der Rampe durch Anhalten möglichst in der jeweils richtigen Greifhöhe zu erleichtern.

10.8.4 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien stellten fest, dass sich an den Handläufen keine taktilen Informationen in Brailleschrift und taktiler Normalschrift befanden.

10.8.5 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, künftig für hochgradig sehbehinderte und blinde Personen taktile Informationen in Brailleschrift und in taktiler Normalschrift an Handläufen bzw. an Wänden auf hindernisfreien Wegen zum Bahnsteig anzubringen, sofern diese in Reichweite sind. Die Kurzinformationen sollten gemäß ÖNORM EN 16584-2 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen, Teil 2: Informationen* (Ausgabedatum 1. März 2017) eine Orientierung über die Bahnsteignummer und die Richtungsinformationen geben.

10.8.6 Im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn standen vier Behindertenparkplätze zur Verfügung. Im Nahbereich des Bahnhofes Guntramsdorf Lokalbahn standen für behinderte Personen Parkplätze auf der öffentlichen Verkehrsfläche zur Verfügung. Die im Etappenplan Verkehr für die Stationen Neu Erlaa, Wiener Neudorf, Tribuswinkel-Josefsthal und Pfaffstätten-Rennplatz vorgesehenen Behindertenparkplätze waren zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien nicht bzw. noch nicht umgesetzt worden.

10.8.7 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH zu prüfen, ob die im Etappenplan Verkehr ursprünglich für die Jahre 2009 und 2010 in Erwägung gezogene Umsetzung von Behindertenparkplätzen in den Stationen Neu Erlaa, Wiener Neudorf, Tribuswinkel-Josefsthal und Pfaffstätten-Rennplatz nachgeholt werden kann.

10.8.8 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien bemerkten in einigen Stationen, dass sich die Abstände der taktilen Bodenindikatoren zu knapp bei Hindernissen befanden. Die Abbildungen 18 und 19 zeigen dazu Beispiele. Im linken Bild ist eine zu den taktilen Bodenindikatoren zu knappe Anordnung der Notrufsäule und der vorderen Stütze der Wartekoje dargestellt. Die Stütze war rd. 30 cm vom Rand der taktilen Bodenindikatoren entfernt. Im rechten Bild ist ein Abfallbehälter abgebildet, der sich z.T. über den taktilen Bodenindikatoren befand. Die Notrufsäule war nicht an das taktile Bodensystem angeschlossen. Dafür wären ein Aufmerksamkeitsfeld und ein eigener Leitstreifen zur Notrufsäule erforderlich gewesen.

Abbildungen 18 und 19: Hindernisse für sehbehinderte und blinde Personen im Bahnhof Guntramsdorf Lokalbahn, aufgenommen am 26. August 2019



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

10.8.9 Taktile Bodeninformationen sind gemäß ÖNORM V 2102 - *Taktile Bodeninformationen (TBI), Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) von Hindernissen freizuhalten. Zu Hindernissen wie Stützen und Einbauten ist ein Abstand von mindestens 40 cm, bevorzugt 50 cm, gemessen von den Außenkanten der taktilen Bodenindikatoren einzuhalten. In diesem Bereich muss eine lichte Höhe von 220 cm vorhanden sein.

10.8.10 Die taktilen Bodenindikatoren wiesen z.T. zu knappe Abstände zu Hindernissen wie beispielsweise zu Stützen von Wartekojen auf. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen GmbH, bei der Gestaltung und Ausstattung von Stationen künftig die diesbezüglichen Regeln der ÖNORM V 2102 - *Taktile Bodeninformationen (TBI), Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) zur Anwendung zu bringen. Außerdem sollten die vorhandenen Hindernisse für blinde Personen beseitigt bzw. deren Anzahl sukzessive reduziert werden. Beispielsweise lassen sich Abfallbehälter, die für blinde Personen ein Hindernis darstellen, relativ einfach an anderen Stellen anbringen.

11. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Da ein Prüfungsrecht für die Sicherheitskontrolle durch den Stadtrechnungshof Wien im Gesellschaftsvertrag der Wiener Lokalbahnen GmbH nicht angeführt war, wäre eine dahingehende Ergänzung im Gesellschaftsvertrag vorzunehmen (s. Punkt 1.4.4).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Wiener Lokalbahnen GmbH wird dies prüfen und in Abstimmung mit der Eigentümerin bei nächster Gelegenheit umsetzen.

Empfehlung Nr. 2

Wegen abweichender Stationsbezeichnungen auf den Stationsschildern und am Fahrplan wären die Stationsbezeichnungen künftig einheitlich zu verwenden (s. Punkt 5.3).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die abweichenden Stationsbezeichnungen werden in der Printauflage des Jahresfahrplans für die Fahrplanperiode 2020/21 angepasst werden. Der Jahresfahrplan 2019/20 war bereits in Druck.

Empfehlung Nr. 3:

Die Beförderungsbedingung über die Mitnahme von Rollstühlen im "Personen- und Reisegepäcktarif der Wiener Lokalbahnen GmbH" wäre in geeigneter Form zu überarbeiten, um Rollstuhlfahrenden die Beförderung ohne Begleitperson zu ermöglichen. Noch bestehende Barrieren für Rollstuhlfahrende wären vollständig und in geeigneter Form beispielsweise durch Veröffentlichung auf der Homepage und durch Aushang in den Stationen bekanntzugeben (s. Punkt 9.1.8).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Begleitung der Rollstuhlfahrenden wird in der nächsten Ausgabe des "Personen- und Reisegepäcktarifs der Wiener Lokalbahnen GmbH" nicht mehr vorgeschrieben und der Teil VI (Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwägen und Rollstühlen) entsprechend angepasst.

Eine Liste der noch bestehenden Barrieren im Infrastrukturbereich wird auf der Homepage der Wiener Lokalbahnen GmbH ab Jänner 2020 zur Verfügung gestellt.

Empfehlung Nr. 4:

Die einschlägigen ÖNORMEN EN über die Gestaltung der Infrastruktur für die Nutzung durch PRM wären in das Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen*, der Wiener Lokalbahnen GmbH einzuarbeiten. Dadurch sollte bei Umbauten bzw. Neubauten von Stationen durch aktualisierte betriebsinterne Vorgaben hinsichtlich der in den ÖNORMEN EN behandelten Themen der letztgültige Stand der Technik für die Barrierefreiheit der Stationen erreicht werden (s. Punkt 9.2.4).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die einschlägigen ÖNORMEN EN über die Gestaltung der Infrastruktur für die Nutzung durch PRM werden bis Februar 2020 in das Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* der Wiener Lokalbahnen GmbH eingearbeitet.

Empfehlung Nr. 5:

Wegen unvollständiger bzw. spät erstellter Unterlagen wären die Aufzeichnungen über genehmigungsfreie Vorhaben im Zuge der Haltestellenmodernisierung gemäß "Verordnung genehmigungsfreier Vorhaben von Eisenbahnen" vollständig zu führen. Die nach Abschluss der Bauarbeiten erforderlichen Erklärungen über die fachgerechte Ausführung sollten für alle betroffenen Fachgebiete zeitnah erstellt und den Aufzeichnungen beigelegt werden (s. Punkt 10.1.5).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Der Prozess für die Planung und Errichtung genehmigungsfreier Vorhaben von Eisenbahnen wird um die Aufgaben der Personen, die für die betroffenen Fachgebiete im Verzeichnis gemäß § 40 EisebG geführt sind, erweitert, um sicherzustellen, dass sämtliche Unterlagen vollständig und fristgerecht geführt werden.

Empfehlung Nr. 6:

Die Auslastung der beiden Parkplätze für eine 15-minütige Ladetätigkeit bei der Haltestelle Griesfeld wäre zu beobachten. Bei geringer Auslastung sollte geprüft werden, ob davon ein Parkplatz in einen Behindertenparkplatz zum Umsteigen auf die Nebenbahn umgewandelt werden kann (s. Punkt 10.1.9).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Auslastung der beiden Parkplätze wird im Jahr 2020 beobachtet werden. Ende des Jahres 2020 wird bei geringer Auslastung ein Parkplatz in einen Behindertenparkplatz zum Umsteigen auf die Nebenbahn umgewandelt werden.

Empfehlung Nr. 7:

Künftig wäre auf Bahnsteigen ein Mindestabstand zwischen der gelben und der taktilen Sicherheitslinie von 57 cm einzuhalten. Dieser Mindestabstand war in der ÖNORM V 2102, *Taktile Bodeninformationen (TBI), technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) enthalten (s. Punkt 10.1.15).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Der Mindestabstand zwischen der gelben und der taktilen Sicherheitslinie von 57 cm wird künftig eingehalten.

Empfehlung Nr. 8:

Die an zwei lokal begrenzten Stellen der Bahnsteigkante vorhandenen Absenkungen der Bahnsteigoberfläche wären in der Haltestelle Griesfeld in Fahrtrichtung Oper zu beheben (s. Punkt 10.1.19).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die vorhandenen Absenkungen der Bahnsteigoberfläche (Setzungen) werden bis März 2020 behoben.

Empfehlung Nr. 9:

Künftig sollten im Regelwerk 01.01., *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* geeignete Vorgaben an das Dach der Wartekojen wie beispielsweise eine größere Dachneigung oder eine geänderte vordere Dachkantenausbildung gemacht werden (s. Punkt 10.1.22).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Eine modifizierte Dachkantenausbildung wird bis Februar 2020 in das Regelwerk 01.01, *Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen* der Wiener Lokalbahnen GmbH eingearbeitet.

Empfehlung Nr. 10:

Ausgehend von der vorhandenen Größe der Schauffläche in den Informationsvitrinen wären die Schriftzeichen und das Format des Fahrplanes und der Hausordnung in den

Informationsvitrinen in den Stationen künftig zu vergrößern, um deren Lesbarkeit für sehbehinderte Personen zu verbessern. Damit Rollstuhlfahrende und Personen mit geringer Körpergröße nicht diskriminiert werden, sollten die Informationen über die Abfahrt der Züge zumindest an einer Stelle in der Station auf einer Höhe von höchstens 160 cm verfügbar sein (s. Punkt 10.1.25).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Wiener Lokalbahnen GmbH wird der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien hinsichtlich einer besseren Lesbarkeit von Aushängen in Haltestellen für sehbehinderte Personen nachkommen. Bis Ende März 2020 wird die Wiener Lokalbahnen GmbH die Gestaltung der Informationsaushänge in den Vitrinen überarbeiten und dabei ein besonderes Augenmerk auf bessere Lesbarkeit der Schriftzeichen legen.

Für künftige Haltestellensanierungen bzw. Neubauten wird auch die Höhe der Informationsvitrinen evaluiert und nach Möglichkeit angepasst.

Empfehlung Nr. 11:

Die festgestellten Abweichungen der bereits modernisierten Station Griesfeld von den TSI PRM wären bei der Modernisierung weiterer Stationen zu vermeiden. Die Abweichungen betrafen die Anbringung von Handläufen, Behindertenparkplätze, Kurzinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift auf Handläufen und den Kontrast von Einrichtungsgegenständen zum Hintergrund (s. Punkt 10.1.28).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Im Zuge künftiger Modernisierungen von Verkehrsstationen werden die Anbringung von Handläufen bei Rampen mit einer Neigung von mehr als 4 % inkl. einer Kurzinformation in Brailleschrift und der erhöhte Kontrast von Einrichtungsgegenständen umgesetzt.

Im Zuge künftiger Modernisierungen von Verkehrsstationen werden die Realisierbarkeit von Behindertenparkplätzen in Abstimmung mit dem vorhandenen Platzangebot (örtliche Verhältnisse) geprüft und bei positiver Machbarkeit umgesetzt.

Empfehlung Nr. 12:

Sofern die örtlich zulässige Geschwindigkeit höher als 40 km/h ist, wäre in den Stationen mit schienengleichen Bahnsteigzugängen zu prüfen, ob die örtlich zulässige Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen herabgesetzt werden muss. Die Prüfung sollte die Sicherheitsbestimmungen der ÖNORM EN 16857 - *Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausgabedatum 15. Juli 2017) zum Ausgangspunkt haben. Eventuell bestehende technische Ausrüstungen und betriebliche Vorkehrungen für sehbehinderte und blinde Personen sollten dabei berücksichtigt werden (s. Punkt 10.2.10).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Im Zuge der Prüfung im Sinn der Empfehlung wurde festgestellt, dass die übermittelten Unterlagen in einem Fall nicht dem Letztstand entsprachen. Die Maßnahmen zur Reduktion der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf 40 km/h im Bereich schienengleicher Bahnsteigzugänge wurden bereits im Jahr 2015 umgesetzt.

Empfehlung Nr. 13:

Die Sanierung des schienengleichen Bahnsteigzuganges im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn wäre aus Sicherheitsgründen umgehend vorzunehmen. Das war insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der zulässigen Spurrillenweite und das Erfordernis taktiler Bodenindikatoren gemäß ÖNORM EN 16587- *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege* (Ausgabedatum 15. Juli 2017) notwendig (s. Punkt 10.2.13).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Sanierung des schienengleichen Bahnsteigzuganges im Bahnhof Traiskirchen Lokalbahn wurde bereits beauftragt.

Empfehlung Nr. 14:

Die Fahrgäste wären in geeigneter Form auf die unvollständige Barrierefreiheit des Bahnsteiges der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper hinzuweisen. Das sollte beispielsweise durch Stationsaushänge und auf der Homepage der Wiener Lokalbahnen GmbH geschehen (s. Punkt 10.3.13).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Wiener Lokalbahnen GmbH wird der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien nachkommen und die unvollständige Barrierefreiheit der Haltestelle Neu Erlaa bei der Neugestaltung der Aushänge von Informationen in den Vitrinen bzw. der Fahrplanaushänge bis Ende März 2020 berücksichtigen. Außerdem sollen künftig Informationen zur barrierefreien Nutzung der Badner Bahn auf der Homepage der Wiener Lokalbahnen GmbH bereitgestellt werden.

Empfehlung Nr. 15:

Der Abstand der gelben Sicherheitslinie zur Gleisachse wäre in der Haltestelle Neu Erlaa auf Übereinstimmung mit den betriebseigenen Vorschriften zu prüfen. Vorhandene Abweichungen vom Mindestabstand von 2,20 m zur Gleisachse wären umgehend zu korrigieren. Aufgrund der beengten Verhältnisse im vorderen Bereich des Bahnsteiges in Fahrtrichtung Wien Oper wäre unverzüglich festzulegen, welche Maßnahmen für einen sicheren Aufenthalt der Fahrgäste in der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper getroffen werden müssen. Bei der Festlegung wäre mit dem Betriebsleiter zusammenzuarbeiten (s. Punkt 10.4.5).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Sicherheitslinie wird entsprechend den geltenden Vorschriften mit einem Abstand von 2,20 m ausgeführt. Grundsätzlich gewährt eine Stellfläche mit einem Abstand von mehr als 2,20 m einen sicheren Aufenthalt während der Vorbeifahrt eines Zuges. Im Maß von 2,20 m ist ein zusätzlicher Sicherheitszuschlag von 20 cm be-

inhaltet, die Grenze des Gefahrenraumes liegt gemäß Merkblatt R3 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zur EisbAV bei 2 m (§ 2 EisbAV). Bereits ab diesem Maß ist eine Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge auszuschließen. Ungeachtet der bei Einhaltung von § 2 EisbSV auszuschließenden Gefährdung wird dieser Bereich aufgrund der beengten Platzverhältnisse mit Bodenmarkierungen (Piktogramm "ACHTUNG") gekennzeichnet und ein entsprechender Hinweis "ACHTUNG: Beengte Platzverhältnisse" bis Februar 2020 angebracht. Eine Verlegung der Haltestelle (Neuerrichtung) ist im Jahr 2021 vorgesehen.

Gegenäußerung des Stadtrechnungshofes Wien:

Für den Rückschluss, dass eine Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge für alle Personengruppen bereits ab einem Abstand von 2 m ausgeschlossen werden kann, fehlt der Nachweis.

Empfehlung Nr. 16:

Die Modernisierung der Haltestelle Neu Erlaa wäre wegen der beengten Verhältnisse im vorderen Bereich des Außenbahnsteiges in Fahrtrichtung Wien Oper gegenüber dem bisherigen Zeitplan nach Maßgabe der finanziellen Bedeckungsmöglichkeit vorzuziehen. Den Fahrgästen sollte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite ohne Barrieren für Rollstuhlfahrende sowie für sehbehinderte und blinde Personen möglichst bald bereitgestellt werden (s. Punkt 10.4.6).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Der Zeitplan für die Modernisierung der Haltestelle Neu Erlaa wurde in Abstimmung mit dem Mittelbedarf des "9. Mittelfristigen Investitionsprogramms" angepasst. Die Modernisierung wird im Jahr 2021 (statt im Jahr 2022) stattfinden.

Empfehlung Nr. 17:

Die Modernisierung des Bahnhofes Wiener Neudorf wäre wegen der beengten Verhältnisse auf den Mittelbahnsteigen gegenüber dem bisherigen Zeitplan nach Maßgabe der finanziellen Bedeckungsmöglichkeit und unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen vorzuziehen. Den Fahrgästen sollte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite ohne Barrieren für Rollstuhlfahrende sowie für sehbehinderte und blinde Personen möglichst bald bereitgestellt werden (s. Punkt 10.4.15).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen im Bereich des Bahnhofes Wiener Neudorf (Bundesstraße 17) sowie der beengten Platzverhältnisse wird eine Lösung gemeinsam mit der Gemeinde Wiener Neudorf sowie dem Land Niederösterreich (Verkehrstechnik) angestrebt. Die Machbarkeit zur Errichtung eines breiten Seitenbahnsteiges als Ersatz des bestehenden Mittelbahnsteiges in Zusammenhang mit den damit erforderlichen Maßnahmen seitens des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wiener Neudorf wird bis Dezember 2022 geprüft. Sollte sich eine Seitenbahnsteiglösung als machbar erweisen, erfolgt die Umsetzung unter Berücksichtigung der vorhandenen und genehmigten Investitionsmittel aus dem "10. mittelfristigen Investitionsprogramm (2025-2029)" im Jahr 2025.

Empfehlung Nr. 18:

Wegen festgestellter Abweichungen der tatsächlichen Positionierung der gelben Sicherheitslinien vom Sollzustand sollte die Lage der gelben Sicherheitslinien aus Sicherheitsgründen in allen Stationen umgehend nachgeprüft werden und erforderlichenfalls korrigiert werden (s. Punkt 10.4.17).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Lage der gelben Sicherheitslinie wird bis Februar 2020 an allen Stationen geprüft und erforderlichenfalls korrigiert.

Empfehlung Nr. 19:

Wegen einer unklaren Darstellung auf der Fahrzielanzeige in den Stationen wäre die Fahrtrichtung des Zuges künftig in geeigneter Form auf der Anzeige zu symbolisieren. (s. Punkt 10.5.6).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Derzeit findet ein Austausch der bestehenden Fahrzielanzeiger inkl. Software statt. Die Darstellung der Fahrtrichtung des Zuges (Lage des ersten und zweiten Wagens) auf den bereits bestehenden Fahrzielanzeigern wird mittels Kennzeichnung "1. Wagen" und "2. Wagen" bis Februar 2020 umgesetzt.

Empfehlung Nr. 20:

Es wäre festzulegen, in welcher Form den erhöhten Anforderungen an Wartegelegenheiten in Bahnhöfen gegenüber jenen in Haltestellen gemäß EisBFG entsprochen werden kann (s. Punkt 10.6.8).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Derzeit wird seitens der Wiener Lokalbahnen GmbH ein Nutzungskonzept für alle Liegenschaften und Immobilien erarbeitet. Im Zuge dieses Projektes wird die Nutzung der Bahnhofsgebäude inkl. Wartegelegenheiten untersucht.

Empfehlung Nr. 21:

Die Fahrgäste sollten über die Außerbetriebnahme und die Wiederinbetriebnahme von Aufzugsanlagen in den Stationen ausreichend informiert werden (s. Punkt 10.7.5).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Das seitens der Wiener Lokalbahnen GmbH beauftragte Unternehmen zur Störungsbehebung von Aufzugsanlagen wird umgehend nochmals darauf hingewiesen, im Fall von Außerbetriebnahmen bzw. Wiederinbetriebnahmen die Leitstelle der Wiener Lokalbahnen GmbH umgehend zu informieren, um die Fahrgastin-

formation in Bezug auf die Verfügbarkeit von Aufzügen lückenlos gewährleisten zu können.

Empfehlung Nr. 22:

Bei der Aufstellung von Fahrscheinautomaten wäre künftig auf die Unterfahrbarkeit durch Fußteile von Rollstühlen zu achten. Damit sollte eine barrierefreie Benützung der Fahrscheinautomaten durch Rollstuhlfahrende gemäß ÖNORM B 1600 - *Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen* (Ausgabedatum 1. April 2017) ermöglicht werden (s. Punkt 10.8.2).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Die Herstellerin der Fahrscheinautomaten und Fahrscheinautomatensockeln wird seitens der Wiener Lokalbahnen GmbH kontaktiert, um eine technische Anpassung der Gegebenheiten zu bewirken. Im Zuge künftiger Neuaufstellungen von Fahrscheinautomaten wird auf die Unterfahrbarkeit durch Fußteile von Rollstühlen geachtet, wobei die jeweiligen konkreten ortsabhängigen Aufstellungsbedingungen und die Standfestigkeit des Fahrscheinautomaten jedenfalls Berücksichtigung finden werden.

Empfehlung Nr. 23:

Für hochgradig sehbehinderte und blinde Personen wären künftig taktile Informationen in Brailleschrift und in taktiler Normalschrift an Handläufen bzw. an Wänden auf hindernisfreien Wegen zum Bahnsteig anzubringen, sofern diese in Reichweite sind. Die Kurzinformationen sollten gemäß ÖNORM EN 16584-2 - *Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen, Teil 2: Informationen* (Ausgabedatum 1. März 2017) eine Orientierung über die Bahnsteignummer und die Richtungsinformationen geben (s. Punkt 10.8.5).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Im Zuge künftiger Modernisierungen von Verkehrsstationen wird die Anbringung von Kurzinformation in Brailleschrift bzw. taktiler

Normalschrift für die Orientierung (Bahnsteignummer und Richtungsinformationen) blinder Personen umgesetzt.

Empfehlung Nr. 24:

Zu prüfen wäre, ob die im Etappenplan Verkehr ursprünglich für die Jahre 2009 und 2010 in Erwägung gezogene Umsetzung von Behindertenparkplätzen in den Stationen Neu Erlaa, Wiener Neudorf, Tribuswinkel-Josefsthal und Pfaffstätten-Rennplatz nachgeholt werden kann (s. Punkt 10.8.7).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Im Zuge der geplanten Modernisierungen der Verkehrsstationen Neu Erlaa, Wiener Neudorf und Tribuswinkel-Josefsthal wird die Schaffung von Behindertenparkplätzen geprüft.

Im Zuge der Planung und darauffolgenden Modernisierung der Verkehrsstation Pfaffstätten-Rennplatz in den Jahren 2015 und 2016 wurde die Schaffung von Parkplätzen (inkl. Behindertenparkplätze) geprüft und aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der komplexen Situation bei der Zufahrt bzw. Ausfahrt nicht umgesetzt. Im Zuge der geplanten Modernisierungen der übrigen Verkehrsstationen wird diese Haltestelle bis Dezember 2021 nochmals auf die Realisierbarkeit einzelner Behindertenparkplätze geprüft.

Empfehlung Nr. 25:

Die taktilen Bodenindikatoren wiesen z.T. zu knappe Abstände zu Hindernissen wie beispielsweise zu Stützen von Wartekojen auf. Bei der Gestaltung und Ausstattung von Stationen wären künftig die diesbezüglichen Regeln der ÖNORM V 2102 - *Taktile Bodeninformationen (TBI), Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* (Ausgabedatum 1. August 2018) zur Anwendung zu bringen. Außerdem sollten die vorhandenen Hindernisse für blinde Personen beseitigt bzw. deren Anzahl sukzessive re-

duziert werden. Beispielsweise lassen sich Abfallbehälter, die für blinde Personen ein Hindernis darstellen, relativ einfach an anderen Stellen anbringen (s. Punkt 10.8.10).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen GmbH:

Im Zuge künftiger Modernisierungen von Verkehrsstationen werden bei der Gestaltung und Ausstattung die diesbezüglichen Regeln der ÖNORM V 2102 - *Taktile Bodeninformationen (TBI), Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen* in Anwendung gebracht sowie die bereits bestehenden Hindernisse im Bereich der taktilen Bodeninformation sukzessive abgebaut.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im November 2019