



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
60-08-(2016-1601)

bearbeitet von:
DlIn Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

elektronisch erreichbar:
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

An das Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

via E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Wien, 15. November 2016
**GZ. BMVIT-220.221/0001-
IV/SCH2/2016 - Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum übermittelten Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Straßenbahnverordnung 1999 geändert wird (1. StrabVO-Novelle) nimmt der Österreichische Städtebund wie folgt Stellung:

ad § 4:

Für den baulichen und betrieblichen Brandschutz in unterirdischen Personenverkehrsanlagen (uPVA) sind in der vorliegenden Novelle keine zeitgemäßen, die Personensicherheit betreffenden genaueren Festlegungen von Schutzzieldefinitionen vorgesehen.

Sowohl in der Straßenbahnverordnung 1999 als auch in der vorliegenden Novelle wird in § 4 Abs. 1 Z 3 lediglich festgestellt, dass "Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein müssen, dass insbesondere die Entstehung und Ausbreitung von Bränden durch vorbeugende Maßnahmen erschwert werden und im Brandfall die Möglichkeit zur Rettung von Personen sowie zur Brandbekämpfung besteht."

Die Straßenbahnverordnung 1999 und die vorliegende Novelle verzichten bis dato also auf eine vor allem aus der Sicht des U-Bahn-Baus in Wien wichtige Definition von Schutzzielen zur Personenrettung im Brandfall (z. B. An- und Vorgaben zu Selbstrettungs- und Fremdrettungszeiten, Ingenieurmethoden im Brandschutz zur Simulation für die Festlegung von Entfluchtungs- und Verrauchungszeiten,

Festlegung von Sicherheitsparametern wie Grenzwerte für Sichtweiten, Toxizitätsgrenzwerte, Mindeststiegenbreiten etc.). Die Verkehrsanbindung: Linie U2, Station Rathaus, Öffnungszeiten: Montag bis Definition von Schutzziele brächte mehr Klarheit im Gegensatz zur sehr allgemeinen Bestimmung des § 4 Abs. 1 Z 3, zu deren Auslegung auf diverse, teilweise nicht deckungs-gleiche technische Regelwerke zurückgegriffen wird ("Brandschutz in unterirdischen Betriebsanlagen" (TRStrab Brandschutz), Ausgabe 2014, die Arbeitsstättenverordnung, OIB-Richtlinien etc., rekurrierend auf dem "Stand der Technik" gemäß Definition des § 9b Eisenbahngesetz 1957 (EisbG, idgF)).

ad § 5a:

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso trotz Bezugnahme auf das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, BGBl. I Nr. 82/2005 (BGStG), die Anwendung auf „in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen“ beschränkt wird. Laut § 6 Abs. 5 BGStG sind Verkehrsmittel nur dann barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Das schließt auch andere Behinderungen, wie Sehschwäche, Gehörbeeinträchtigung etc. mit ein und stellt nicht nur auf die Mobilitätseinschränkung von Personen ab. Diese heute übliche erweiterte Begriffsbestimmung für Barrierefreiheit würde auch im Einklang mit der in den erläuternden Bemerkungen enthaltenen Aufzählung der zu berücksichtigenden Bereiche (z. B. barrierefreie Ausführung visueller Leitsysteme, Verfügbarkeit aller Informationen etc. gemäß dem Zweisinne-Prinzip) stehen. Es wird daher vorgeschlagen, -entsprechend der Formulierung in § 6 Abs. 5 BGStG - in § 5a die Wortfolge „in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ohne besondere Erschwernis“ durch die Wortfolge „Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ zu ersetzen.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass das BGStG seit 2005 bereits mehrfach novelliert wurde. Daher sollte zur Klarstellung die aktuelle Fassung angeführt werden.

ad § 9 Abs. 3:

Der geforderte Abschluss der Ausbildung über die für den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen maßgebenden Vorschriften und Grundlagen sollte ein österreichweit einheitliches Niveau aufweisen. Da in der EisbG - Novelle 2016 das BMVIT in Aussicht gestellt hat, dass es eine Liste der Ausbildungsstätten online

geben wird, wäre es von Vorteil, wenn für die Straßenbahnverordnung eine vergleichbare Liste mit Ausbildungsstätten für Betriebsleiterinnen bzw. Betriebsleiter von Straßenbahnen aufgenommen werden könnte.

ad § 12 Abs. 5:

Der in der Stammfassung der Verordnung geforderte Ausweis sollte auch in geeigneter elektronischer Form vorliegen.

Dazu sollte in den erläuternden Bemerkungen „geeignet“ wie folgt umschrieben werden: ohne extra Auslesegerät lesbar, weitgehend fälschungssicher. Auf Verlangen von Eisenbahnaufsichtsorganen oder sonstigen Organen der Behörde ist dieser vorzuzeigen. Der Ausweis ist mitzuführen und dient zugleich als Back up bei Funkausfall.

ad § 16:

Im Absatz 2 ist das Wort „hydrologisch“ durch „hydrogeologisch“ zu ersetzen.

ad § 19:

Klarzustellen ist, wer für die Einhaltung der Sicherheitsräume (Straßenverkehrsbehörde, Eisenbahnbehörde oder Eisenbahnverkehrsunternehmen) verantwortlich sein soll, wie oft eine derartige Netzüberprüfung vorgenommen werden sollte und ob eine Entfernung von Gegenständen eine Maßnahme wegen „Gefahr in Verzug“ darstellt (Abs. 2 und 5).

Ausgehend von der derzeitigen Formulierung des Abs. 6 müsste auch bei Vorhandensein von Bahnsteigtüren entweder ein Sicherheitsraum unter dem Bahnsteig oder auf der anderen Seite vorhanden sein; letzteres würde jedoch den Stationsquerschnitt entsprechend vergrößern.

Daher wird zur Klarstellung empfohlen:

„Sind am Bahnsteig Bahnsteigtüren vorhanden, die ein Hinabstürzen zum Gleiskörper verhindern, dann gilt der Bahnsteig unabhängig vom Höhenunterschied als Sicherheitsraum.“

ad §§ 23 Abs. 5, 26 Abs. 4 und 5:

In den erläuternden Bemerkungen wird Folgendes ausgeführt:

„Der verwendete Begriff „Sicherheitsbeleuchtung“ für die netzunabhängige Beleuchtung wird im Hinblick auf die Vorgaben in der Elektrotechnikverordnung als verbindlich erklärte ÖVE/ÖNORM E 8002-1:2007 bzw. die aktuellen

Begriffsbestimmungen nach der ÖNORM EN 1838:2013 angepasst und nunmehr der umfassendere Begriff „Notbeleuchtung“ verwendet. Hinsichtlich der Anforderungen an eine derartige Beleuchtung treten keine Änderungen ein.“ Es gelten grundsätzlich die technischen Beschreibungen, welche in der jeweiligen Norm definiert sind, aber unterschiedliche Ausführungen beinhalten können. Es steht daher zu befürchten, dass im Zuge eines konkreten Anlassfalles diese Definitionen von Sicherheits- und Notbeleuchtung, samt den weiteren verbindlichen ÖNORMEN, herangezogen werden und es im Zuge dessen zu Fehlinterpretationen kommen könnte.

So erfolgt beispielsweise die Stromversorgung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG durch USV-Anlagen (batterie-gepufferte unterbrechungsfreie Notstromversorgungsanlagen), welche eine netzunabhängige Beleuchtung der Bahnsteige, der Passagenbereiche und auch der Strecke sicherstellt, auch im Falle des Ausfalls der Netzstromversorgung unterbrechungslos aus Batterien.

Damit ist die erforderliche Beleuchtung der Stations- und Streckenbereiche zu jeder Zeit sichergestellt. Die Stromkreise werden überwacht und deren Ausfall sofort in die Zentrale Leitstelle der U-Bahn (Bahnhof Erdberg) gemeldet. Durch diese Maßnahme wird nicht nur den Fahrgästen, sondern auch allen dort tätigen Betriebsbediensteten das sichere Verlassen des gesamten Gefahrenbereiches (Strecke, Stationen und Nebenräume) im Falle des Ausfalls der netzabhängigen Beleuchtung ermöglicht.

Die Nachrüstung einer eigenen zusätzlichen Sicherheitsbeleuchtungsanlage wäre mit enormen Mehrkosten verbunden verbunden, die jedoch das Schutzziel nicht erhöhen, zumal dezentrale Sicherheitsbeleuchtungsanlagen wesentlich störungsanfälliger und wartungsintensiver als die bereits realisierte Versorgung durch USV-Anlagen mit zentraler Batterieversorgung sind.

Die zusätzlichen Kosten würden beispielsweise laut Einschätzung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG ca. € 50 Millionen betragen.

Es wird daher angeregt, entweder den Begriff „Notbeleuchtung“ auf die Bezeichnung „netzunabhängige notstromversorgte Beleuchtung“ zu ändern oder zum Begriff „Sicherheitsbeleuchtung“ zurückzukehren. Die Erläuterungen sollten dahingehend geändert werden, dass unter diesem Begriff auch netzunabhängige, batteriegepufferte Systeme mit mindestens gleichem Schutzziel zu verstehen sind.

ad § 27:

In Abs. 1 wäre nach „Bauzuständen“ „und Betriebszuständen“ zu ergänzen.

In Abs. 2 wären die Anforderungen an die Treppen und Rampen im Allgemeinen zu ergänzen. Auch vermischen wir eine Präzisierung der Anforderungen im Evakuierungsfall, etwa wie schnell eine Station bei Ausfall aller technischen Hilfen (z. B. Aufzüge etc.) geräumt werden können muss.

ad § 29 Abs. 9:

Die Textstelle „... und besteht bei Wassereinbruch die Gefahr einer Überflutung längerer Streckenabschnitte sind Absperrvorrichtungen vorzusehen. ...“ sollte wie folgt ergänzt werden:

„Liegen Tunnelbereiche im Einflussbereich von Grundwässern und treten Wasser in den Tunnel ein, sind Maßnahmen vorzusehen, um die Sicherheit des Betriebes – auch im Evakuierungsfall von Personen – zu gewährleisten. Die Stellen dieser Wassereintritte sind zu beobachten und gegebenenfalls zu sanieren.“

ad § 30 Abs. 7:

Die österreichischen Städte sind ebenso wie deren Verkehrsunternehmen bemüht, einen höchstmöglichen Komfort für ihre Fahrgäste zu schaffen. Für zufriedene KundInnen und einen hohen Modal Split beim öffentlichen Verkehr sind sicherlich möglichst breite Bahnsteige zweckmäßig.

Allerdings gibt es auch Rahmenbedingungen, wo dies nicht immer möglich ist oder wo das Fahrgastaufkommen in einem überschaubaren Zeitraum breitere Bahnsteige als 2 m nicht erfordert.

Die zwingende Vorgabe von breiteren Bahnsteigen würde den Planungsspielraum unnötigerweise einschränken bzw. mitunter die Einrichtung von Haltestellen oder anderen Verkehrsflächen, wie z.B. Busspuren oder Radwegen, verhindern.

Wir regen daher an, dass die vorgeschlagene Breite nicht gelten soll, wenn der öffentliche Gehsteig als Bahnsteig genutzt wird. Auch sollte ev. in den Erläuterungen aufgenommen werden, dass Gehsteige grundsätzlich zwecks Oberflächenentwässerung von der Bebauung wegfallend ausgeführt werden.

ad § 31:

Die Freiräume sind auf einen Evakuierungsfall auszulegen. Gegebenenfalls sind Evakuierungsübungen vorzusehen.

ad § 32:

Durch den Entfall des § 32 „Aufzüge“ entfallen auch Bestimmungen, die durch den heutigen Stand der Technik bei der Errichtung von Personen- und Lastenaufzügen bzw. durch das durchzuführende Konformitätsbewertungsverfahren beim Inverkehrbringen von Aufzügen nicht vollständig abgedeckt sind. Dies betrifft z. B. die Ausstattung mit einer Not-stromversorgung, sodass Personen im Fahrkorb bei Netzausfall nicht eingeschlossen werden, oder die Ausstattung mit einer Brandfallsteuerung, sodass die Fahrkörbe bei Auslösen eines Brandalarms in das Hauptzugangsgeschoß fahren, den Personen den Ausstieg ermöglichen und dort stehen bleiben.

Ob der Entfall dieser Bestimmungen allein dadurch begründet werden kann, dass Straßenbahnunternehmen derzeit diese (Sonder-) Ausstattungen von Aufzügen ohnehin generell ausführen, ist fraglich.

ad § 33 Abs. 5:

Grundsätzlich dienen die Fensterscheiben zur Belichtung des Fahrzeugraumes, sekundär auch zur Kontaktnahme durch Sicht nach außen. Sollten Änderungen - auch nachträgliche - an den Fensterscheiben vorgenommen werden, so ist sicherzustellen, dass dadurch Eigenschaften und Funktion nicht verschlechtert werden.

ad § 41 Abs. 2:

Bei straßenabhängigen Bahnen müssen die beiden unteren Leuchten des Zugsignals Z1 (Spitzensignal) Scheinwerfer sein. Das obere Zugsignal Z1 (Spitzensignal) wird jedoch nicht definiert. Es sollte jedoch andere VerkehrsteilnehmerInnen nicht blenden. Eine Anforderung dazu ist zu ergänzen.

Eventuell könnte ein Zusatz aufgenommen werden, dass bei der Beleuchtung der Fahrzeuge es auch möglich sein sollte, das Zugspitzensignal auch durch den Einsatz von Tagfahrlicht (also nicht durch die Hauptscheinwerfer) abbilden zu können. Dieses „Tagfahrlicht“ erfordert nach der vorliegenden Version eine Ausnahmegenehmigung.

ad § 45 Abs. 5 Z 5:

Zu ergänzen wäre, welche Maßnahmen vorzunehmen sind, wenn die Türen während der Fahrt von Fahrgästen gewaltsam geöffnet werden. Anforderungen an das Türsystem, die Signalisierung und betriebliche Maßnahmen (z. B. Gefahrenbremsung) fehlen.

ad § 46:

Bei den derzeit in Betrieb befindlichen Triebwagen kann der Fahrzeugführer in den überwiegenden Fällen das Fahrzeug nur über den Fahrgastraum verlassen. Die starke Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel zeigt jedoch, dass ein rasches Verlassen ins Freie dadurch nicht immer möglich ist. Es wird um Klarstellung im Absatz 2 ersucht, ob dadurch eine getrennte Tür vom Fahrzeugführerplatz direkt ins Freie notwendig wird.

Im Abs. 4 ist zu präzisieren, welchen Anforderungen eine „Rückseheinrichtung“ genügen muss.

ad § 61 Abs. 3:

Es wird um Streichung der in Ziffer 12 angeführten 500.000 km-Grenze für die Fahrzeuge ersucht, weil die Wiener U-Bahn diese bereits innerhalb von 5 Jahren erreicht.

Folgende Umformulierung wird vorgeschlagen:

„12. Fahrzeuge 8 Jahre,
wobei Inspektionen bei Fahrzeugen bis zu sechs Monaten nach Ablauf der Frist durchgeführt werden können. Auf Antrag kann die Behörde die Frist aus sachlichen Gründen verlängern.“

ad § 64 Abs. 5:

Auch Bahnsteige mit aufrechter Baubewilligung, die aber noch nicht in Betrieb sind, sind von der Anwendung auszunehmen.

Grundsätzlich Anmerkungen:

Da die Implementierung sämtlicher im Entwurf genannten Änderungen den städtischen Verkehrsunternehmen Mehraufwendungen von über 50 Mio. EURO bescheren würde, ersucht der Österreichische Städtebund um eine Überarbeitung des gegenständlichen Entwurfs – aufgrund der eingebrachten Änderungsvorschläge - und neuerliche Aussendung zur Begutachtung. Diese Vorgehensweise wurde bereits bilateral zwischen der Stadt Wien (vertreten durch die WIENER LINIEN GmbH & Co KG und die Magistratsabteilung 5) und dem BMVIT vereinbart.

Der Österreichische Städtebund schließt sich dieser Forderung vollinhaltlich an.

Wir ersuchen in diesem Sinne um einen neuen Entwurf, sowie eine neuerliche Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär