



**WIENER LOKAL-
BAHNEN GmbH,
Barrierefreiheit von
Stationen der Neben-
bahn; Nachprüfung**

StRH V - 87262-2023

Impressum

Stadtrechnungshof Wien
Landesgerichtsstraße 10
1082 Wien
Telefon: +43 1 4000 82911
E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at
www.stadtrechnungshof.wien.at

Der vorliegende Bericht ist ein Beitrag für den StRH Wien - Tätigkeitsbericht 2024.



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 u.a. auch der Umsetzung des „Etappenplanes Verkehr“ aus dem Jahr 2006 zur Beseitigung von Barrieren gemäß BGStG.

Seit dem Erstbericht des StRH Wien aus dem Jahr 2019 verbesserte sich die Situation deutlich, da inzwischen auch die Haltestellen Neu Erlaa, Schönbrunner Allee und Maria Enzersdorf Südstadt behindertengerecht modernisiert worden waren, wie die Nachprüfung ergab. Da das Modernisierungsprogramm für die Nebenbahn noch nicht abgeschlossen war, wiesen einige Stationen noch Barrieren auf. Das betraf u.a. die Bahnhöfe Wiener Neudorf und Traiskirchen-Lokalbahn.

Der StRH Wien empfahl technische Verbesserungen für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität. Diese betrafen z.B. schienengleiche Bahnsteigzugänge, taktile Bodenleitsysteme, Handläufe, Fahrscheinautomaten und die Errichtung von Behindertenparkplätzen. Darüber hinaus sollte das richtige Verhalten der Triebfahrzeugführenden an Eisenbahnkreuzungen trainiert werden und die laufende Überprüfung der gelben Sicherheitslinien und Kantenmarkierungen optimiert werden.

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

Der StRH Wien unterzog die Stationen der Nebenbahn der WIENER LOKALBAHNEN GmbH einer Nachprüfung 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 StRH Wien	11
1.1	Prüfungsgegenstand	11
1.2	Prüfungszeitraum	11
1.3	Prüfungshandlungen	11
1.4	Prüfungsbefugnis	11
1.5	Vorberichte	13
2.	Allgemeines	13
3.	Rechtliche Grundlagen	14
3.1	Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz	14
3.2	Eisenbahnrecht	15
4.	Technische Grundlagen	18
4.1	Technische Spezifikationen der Interoperabilität - persons with reduced mobility.....	18
4.2	Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen	19
4.3	Regelwerk 01.01. - „Gestaltung und Ausstattung von Verkehrsstationen“	19
5.	Eckdaten	21
6.	„Etappenplan Verkehr“	26
7.	Modernisierungsprogramm	26
8.	Vorfälle	28
9.	Modernisierte Stationen seit dem Erstbericht	29

10.	Bahnsteiggeometrie und Spaltüberbrückung.....	34
11.	Aufzüge	36
12.	Sonstige Wahrnehmungen.....	37
13.	Umsetzung der Empfehlungen aus dem Erstbericht.....	41
13.1	Empfehlung Nr. 1 aus dem Erstbericht	41
13.2	Empfehlung Nr. 2 aus dem Erstbericht	42
13.3	Empfehlung Nr. 3 aus dem Erstbericht	42
13.4	Empfehlung Nr. 4 aus dem Erstbericht	42
13.5	Empfehlung Nr. 5 aus dem Erstbericht	43
13.6	Empfehlung Nr. 6 aus dem Erstbericht	43
13.7	Empfehlung Nr. 7 aus dem Erstbericht	44
13.8	Empfehlung Nr. 8 aus dem Erstbericht	45
13.9	Empfehlung Nr. 9 aus dem Erstbericht	45
13.10	Empfehlung Nr. 10 aus dem Erstbericht	45
13.11	Empfehlung Nr. 11 aus dem Erstbericht	46
13.12	Empfehlung Nr. 12 aus dem Erstbericht	47
13.13	Empfehlung Nr. 13 aus dem Erstbericht	48
13.14	Empfehlung Nr. 14 aus dem Erstbericht	49
13.15	Empfehlung Nr. 15 aus dem Erstbericht	49
13.16	Empfehlung Nr. 16 aus dem Erstbericht	51
13.17	Empfehlung Nr. 17 aus dem Erstbericht	51
13.18	Empfehlung Nr. 18 aus dem Erstbericht	53
13.19	Empfehlung Nr. 19 aus dem Erstbericht	53
13.20	Empfehlung Nr. 20 aus dem Erstbericht	54
13.21	Empfehlung Nr. 21 aus dem Erstbericht	55
13.22	Empfehlung Nr. 22 aus dem Erstbericht	56
13.23	Empfehlung Nr. 23 aus dem Erstbericht	57
13.24	Empfehlung Nr. 24 aus dem Erstbericht	58
13.25	Empfehlung Nr. 25 aus dem Erstbericht	59
14.	Zusammenfassung der Empfehlungen.....	61

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Stationen der Nebenbahn.....	21
Tabelle 2: Anzahl der einsteigenden Fahrgäste in den Stationen pro Jahr, beide Fahrtrichtungen aufsummiert	23
Tabelle 3: Gleisquerung durch Fahrgäste in den Stationen	25
Tabelle 4: Geldmittel aus dem „9. Mittelfristigen Investitionsprogramm“ für die Modernisierung von Stationen	28
Abbildung 1: Modernisierte Haltestelle Schönbrunner Allee am 16. März 2023	30
Abbildung 2: Schienengleicher Bahnsteigzugang in der modernisierten Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt am 5. Mai 2023	32
Abbildung 3: Bahnsteig der modernisierten Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz am 2. Jänner 2024.....	33
Abbildung 4: Spalt zwischen einem Triebwagen der Reihe 500 und dem Bahnsteig der Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz in Fahrtrichtung Wien Oper am 7. August 2024	35
Abbildungen 5 und 6: Schadhafte taktile Bodeninformationen bzw. Stufenmarkierung am Stiegenaufgang zur Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd am 20. März 2023 (links) und vor dem Warteraum des Bahnhofes Vösendorf-Siebenhirten am 16. März 2023 (rechts).....	38
Abbildungen 7 und 8: Gelbe Sicherheitslinien in der Haltestelle Möllersdorf Lokalbahn am 20. März 2023 (links) und in der Haltestelle Baden Landeskrankenhaus am 7. August 2024 (rechts)	39
Abbildung 9: An die Haltestelle Neu Guntramsdorf angrenzende Eisenbahnkreuzung am 6. März 2023	40
Abbildung 10: Behindertenparkplatz in der Haltestelle Griesfeld am 4. Oktober 2023	44
Abbildungen 11 und 12: Bahnsteig der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper, vor (links) und nach der Modernisierung (rechts)	50
Abbildung 13: Belegung des Mittelbahnsteiges am Bahnhof Wiener Neudorf am 1. Juni 2023	52
Abbildungen 14 und 15: Fahrzielanzeiger vor der Umstellung (oben) und nach der Umstellung (unten).....	54
Abbildungen 16 und 17: Unterfahrbare Fahrscheinautomat (links); nicht unterfahrbare (rechts)	56
Abbildung 18: Informationssäule mit zu knappem Abstand zur taktilen Bodeninformation am 16. März 2023.....	60

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AM-VO	Arbeitsmittelverordnung
App	Applikation
Art.	Artikel
ASK	Arbeiter Sportklub
BGStG	Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz
BSVWNB	Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, Niederösterreich und Burgenland
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbBFG	Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschriften
EK	Eisenbahnkreuzung
EN	Europäische Norm
EU	Europäische Union
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HBV 2009	Hebeanlagen-Betriebsverordnung 2009
ISO	Internationale Organisation für Normung
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
lt.	laut
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MA	Magistratsabteilung
Min	Minute
Mio. EUR	Millionen Euro

mm	Millimeter
NÖ	Niederösterreich
Nr.	Nummer
ÖNORM EN	Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm
ÖNORM	Österreichische Norm
P&R	Park and Ride
PRM	persons with reduced mobility
rd.	rund
RVE	Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
s.	siehe
SCS	Shopping City Süd
StRH	Stadtrechnungshof
SV	Sportverein
TBI	Taktile Bodeninformationen
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
u.a.	unter anderem
v.H.	von Hundert
WLB	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
WStV	Wiener Stadtverfassung
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Glossar

Aufmerksamkeitsfeld

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

Bahnhof

Gemäß EisBBV 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 genutzt wird.

Doppeltraktion

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

Haltestelle

Gemäß EisBBV 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 EisBBV 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 bzgl. der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit einge-

schränkter 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.

Nebenbahnen

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

Taktil

Information, die durch den Tastsinn verstanden wird.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Gemäß EisbG 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 StRH Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der StRH Wien unterzog die Stationen der Nebenbahn der WIENER LOKALBAHNEN GmbH einer stichprobenweisen Nachprüfung 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 StRH Wien getroffen. Die Prüfung wurde von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie des StRH Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte vom zweiten Quartal des Jahres 2023 bis zum dritten Quartal des Jahres 2024. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand im April 2023 statt. Die Schlussbesprechung wurde im September 2024 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2019 bis 2022, 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

Die Prüfungsbefugnis für diese Prüfung war in § 73c WStV festgeschrieben.

Gemäß § 73b Abs. 2 WStV oblag dem StRH Wien „auch die Prüfung der Gebarung von wirtschaftlichen Unternehmungen, an denen die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen

der Zuständigkeit des StRH 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 StRH Wien überprüft weiters jene Unternehmungen, die die Gemeinde allein oder gemeinsam mit anderen der Zuständigkeit des StRH Wien unterliegenden Rechtsträgern durch finanzielle oder sonstige wirtschaftliche oder organisatorische Maßnahmen tatsächlich beherrscht. Die Zuständigkeit des StRH Wien erstreckt sich auch auf Unternehmungen jeder weiteren Stufe, bei denen diese Voraussetzungen vorliegen. Diese Prüfungsbefugnisse des StRH Wien sind durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen“ (z.B. durch eine entsprechende Bestimmung im Gesellschaftsvertrag).

Gemäß § 73c WStV oblag dem StRH Wien u.a. auch die Prüfung, „ob bei den der Gebarungsprüfung unterliegenden Unternehmungen (§ 73b Abs. 2 WStV) 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“.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH war im alleinigen Eigentum der Stadt Wien, sodass § 73b Abs. 2 WStV zur Anwendung gelangte. Die diesbezügliche Einschau ergab, dass die Prüfungsbefugnis des StRH Wien zwar in Bezug auf die Gebarungsprüfung gemäß § 73b Abs. 2, jedoch nicht in Bezug auf die Sicherheitskontrolle gemäß § 73c WStV sichergestellt worden war. Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH bereits in seinem Vorbericht (s. Punkt 1.5) empfohlen, eine dahingehende Ergänzung im Gesellschaftsvertrag vorzunehmen. Diese Empfehlung war aber bei der danach erfolgten Änderung des Gesellschaftsvertrages am 4. August 2020 von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH nicht umgesetzt worden.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, die Prüfungsbefugnis des StRH Wien in Bezug auf die Sicherheitskontrolle im Gesellschaftsvertrag der WIENER LOKALBAHNEN GmbH zu ergänzen.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

1.5 Vorberichte

Der StRH Wien behandelte das gegenständliche Thema bereits in seinem Bericht:

- „Wiener Lokalbahnen GmbH, Barrierefreiheit von Stationen der Nebenbahn, StRH V - 2/19“.

Fragestellungen im Zusammenhang mit schienengleichen Eisenbahnübergängen traten auch schon im Bericht:

- „Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen, StRH V - GU 1-2/15“ auf.

2. Allgemeines

2.1 Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH war ein Unternehmen, das u.a. Eisenbahnverkehrsleistungen auf eigener und fremder Eisenbahninfrastruktur erbrachte.

2.2 Die vorliegende Prüfung beschränkte sich auf die Stationen der Nebenbahn. Diese Stationen befanden sich, anders als die straßenbahnmäßig betriebenen Haltestellen, ausschließlich auf der eigenen Eisenbahninfrastruktur der WIENER LOKALBAHNEN GmbH.

2.3 Die Nebenbahn galt wegen ihrer Anschlussstellen zur Hauptbahn als vernetzt. Die Vernetzung war 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. Nach Ende der Erstprüfung durch den StRH Wien wurden die Stationen Schönbrunner Allee, Maria Enzersdorf Südstadt und Neu Erlaa modernisiert.

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 konnten die Fahrgäste die Gleise nicht nur höhengleich, sondern auch in den meisten Fällen technisch gesichert überqueren. Die Eisenbahnkreuzungen wurden in die gegenständliche Prüfung nicht einbezogen, deren Sicherheit war vom StRH 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. Diese wurde bereits mehrfach verlängert und war zuletzt bis zum Jahr 2027 gültig.

2.7 Die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wurde mit dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Juni 2018 in eine GmbH umgewandelt. Die Gesellschafterinnen der WIENER LOKALBAHNEN GmbH waren die WIENER STADTWERKE GmbH zu rd. 99,94 % und die WIENER STADTWERKE Vermögensverwaltung GmbH zu rd. 0,06 %.

2.8 Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH verfügte über Zertifikate betreffend die Anwendung und Weiterentwicklung wirksamer Managementsysteme. Dazu gehörte ein Qualitätsmanagementsystem entsprechend den Forderungen der ISO 9001:2015, ein Umweltmanagementsystem entsprechend den Forderungen der ISO 14001:2015, ein Arbeits-, Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem gemäß den Forderungen der ISO 45001:2018, ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß EU-Verordnung 1158/2010 und 1169/2010, wie in der EU-Richtlinie 2016/798, Art. 9, über Eisenbahnsicherheit gefordert. Die Zertifikate bezogen sich u.a. auf das Errichten und Erhalten der Bahninfrastruktur sowie auf das Abwickeln des Personenverkehrs. Sie waren über den gesamten Betrachtungszeitraum und darüber hinaus 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 galten Verkehrsanlagen und öffentliche Verkehrsmittel, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwerung und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar waren. Die Barrierefreiheit sollte 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 waren gemäß EisbG keine Baugenehmigungen erforderlich, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingten. Voraussetzung dafür war, dass diese Bauten und Veränderungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person ausgeführt wurden und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt wurden. Derartige Bauten waren dem Stand der Technik entsprechend auszuführen.

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

3.2.3 Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge von Nebenbahnen mussten so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügten. Zu den allgemeinen Anforderungen gehörten gemäß EisbBBV auch Maßnahmen, welche die Benützung der Nebenbahn älteren oder gebrechlichen Personen, schwangeren Frauen, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern barrierefrei ermöglichten oder erleichterten.

3.2.4 Schienengleiche Bahnsteigzugänge in Stationen galten gemäß EisbBBV nicht als Eisenbahnkreuzungen. Für schienengleiche Bahnsteigzugänge kamen somit weder die Bestimmungen der EisbKrV noch die Merkblätter RVS 03.06.13 - „*Straßenplanung, Eisenbahnkreuzungen, Sicherung und Ausstattung, Bedachtnahme auf behinderte Menschen*“ (1. März 2006) und RVS 03.06.13 - „*Straßenplanung, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnkreuzungen für Fußgänger und Radfahrer*“ (1. Juli 2016) zur Anwendung.

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

3.2.6 Sofern nicht eine Beaufsichtigung oder geschlossene Schranken bei Zugfahrten vorgesehen waren, durften schienengleiche Bahnsteigzugänge seit dem 1. Oktober 2014 gemäß EisbBBV nur mehr unter Einhaltung relativ strenger Bedingungen errichtet werden. Vom Bahnsteigzugang aus war eine ausreichende Sicht auf herannahende Schienenfahrzeuge zu gewährleisten. In dem Bereich mit schienengleichem Bahnsteigzugang durfte die höchste zulässige Geschwindigkeit nicht mehr als 40 km/h betragen.

3.2.7 Wenn der Schutz der Bahnbenützenten, die schienengleichen Bahnsteigzugänge benutzen mussten, durch andere geeignete Vorkehrungen gewährleistet war, mussten bestehende schienengleiche Bahnsteigzugänge nicht an die mit 1. Oktober 2014 inkraftgetretenen Bestimmungen angepasst werden. Ausgenommen davon war der Gefahrenhinweis „Achtung Zugverkehr“ gemäß EisbBBV. Dieser musste spätestens bis zum 1. April 2015 bei schienengleichen Bahnsteigzugängen angebracht sein.

3.2.8 Eisenbahnanlagen durften von den Bahnbenützenten gemäß EisbSV nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten werden. Das waren solche, die dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienten oder diesen ermöglichten. Dazu gehörten beispielsweise Bahnsteige, Zu- und Abgänge, schienengleiche Bahnsteigzugänge, Über- und Unterführungen, Wartebäume, Sanitäranlagen, Parkplätze und Eisenbahnkreuzungen. Der Aufenthalt im durch Bahnsteigkante und Sicherheitslinie gekennzeichneten Gefahrenraum war auf jenes Aus-

maß zu beschränken, das nach dem Anhalten von Zügen und vor dem Türschließwarnsignal oder der Abfertigungsansage für das Aus- und Einsteigen notwendig war. Bei schienengleichen Bahnsteigzugängen hatten sich die Bahnbenützer zu vergewissern, dass ein gefahrloses Überqueren der Gleise möglich war und dieselben so schnell wie möglich zu überqueren. Das Verweilen auf schienengleichen Bahnsteigzugängen war verboten. Das Verstellen und unberechtigte Verweilen auf Einrichtungen, die für Menschen mit Behinderung vorgesehen waren, war ebenfalls untersagt. Das betraf beispielsweise taktile Blindenleitsysteme oder Zugangsrampen.

3.2.9 Das Eisenbahnunternehmen hatte 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 waren gemäß EisbBFG angemessen über die Kontaktdaten der Betreiberin und ihrer Beschwerdestelle sowie über jene der Schienen-Control GmbH als Schlichtungsstelle zu informieren. Diese Informationen sollten 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 hatte gemäß EisbBFG alle Personen zu befördern, die die für die Beförderung maßgebenden Regelungen einhalten und deren Beförderung nicht durch Umstände verhindert wurde, welche das Eisenbahnunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen konnte.

3.2.12 Eisenbahnunternehmen waren 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 nichtdiskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität zu erstellen.

3.2.13 Eisenbahnunternehmen hatten durch Einhaltung der „Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bzgl. 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 waren.

4. Technische Grundlagen

4.1 Technische Spezifikationen der Interoperabilität - persons with reduced mobility

4.1.1 Die TSI PRM galten 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 hatten, waren sie nicht zwingend anzuwenden. Für neu errichtete Teilsysteme des Eisenbahnsystems der EU sowie für umfangreiche Änderungen an bestehenden Systemen waren sie gültig, sofern für diese Inbetriebnahmegenehmigungen erforderlich waren.

4.1.2 Bestimmte öffentliche Bereiche der Verkehrsstationen mussten gemäß TSI PRM über hindernisfreie Wege miteinander verbunden sein. Dazu gehörten beispielsweise Bahnsteige, zugängliche Ein- und Ausgänge, Systeme für visuelle und akustische Informationen, Fahrscheinautomaten, Wartebereiche und Toilettenanlagen. Die Mindestbreite des Bahnsteiges ohne Hindernisse musste pro Richtung je 80 cm zuzüglich der Breite des Gefahrenraumes entsprechen. Das Bahnsteigende war 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 durften gemäß TSI PRM unter Einhaltung nationaler Vorschriften Teil eines hindernisfreien Weges sein. Das kleinste Rad eines Rollstuhles durfte nicht zwischen der Oberfläche des Überganges und der Schiene stecken bleiben. Wenn schienengleiche Bahnübergänge Teile von hindernisfreien Wegen waren, die von allen Reisenden genutzt werden mussten, so hatten diese über visuelle und taktile Markierungen zur Erkennung von Anfang und Ende der Oberfläche des Bahnüberganges zu verfügen und bewacht zu sein. Fehlte die Bewachung, mussten an den schienengleichen Übergängen unter Beachtung der nationalen Vorschriften Ausrüstungen vorhanden sein, die sehbehinderten und blinden Personen das sichere Überqueren ermöglichten.

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 konnten von den Beteiligten in den Planungs- und Ausführungsphasen von Bahnprojekten herangezogen werden.

4.2.2 Verkehrsstationen waren gemäß RVE 03.00.01 - „*Bahnhofsanlagen, Übergeleitete Regelwerke, Niveaufreie Bahnsteigzugänge*“ (1. Juni 2006) nach ihrer Bedeutung und Tagesfrequenz eingeteilt. Die RVE 03.00.01 war eine Richtlinie, die für die Neuerrichtung und die Erneuerung bestehender Bahnsteigzugänge herangezogen wurde. Sie war bis 31. Dezember 2019 gültig. 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 waren gemäß RVE 03.00.01 nur Verkehrsstationen, die eine Tagesfrequenz von mehr als 2.000 Personen aufwiesen, grundsätzlich barrierefrei auszugestalten. Zur barrierefreien Gestaltung gehörte bei Verkehrsstationen mit Personendurchgängen eine Aufzugsanlage.

4.2.3 Die RVE 03.00.01 wurde am 1. Jänner 2020 durch die RVE 03.01.01 - „*Bahnhofsanlagen, Anlagen für den Personenverkehr, Niveaufreie Bahnsteigzugänge*“ (1. Jänner 2020) ersetzt. Diese war anders - als die RVE 03.00.01 - bereits an die TSI PRM angepasst. Abweichungen von der RVE 03.00.01 waren bei der Erneuerung von Aufstiegshilfen zu Bahnsteigen möglich, falls ansonsten zusätzliche umfangreiche Baumaßnahmen wie beispielsweise eine Veränderung der Gleisanlage ausgelöst worden wären.

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 WIENER LOKALBAHNEN GmbH bzw. ihrer Vorgängerorganisation erstellt. Das Regelwerk bildete seit Dezember 2017 (Freigabedatum der Version 1.01) die betriebsinterne Grundlage für die Planung, Errichtung und Ausführung von Verkehrsstationen. Im Betrachtungszeitraum der Prüfung durch den StRH Wien wurde das Regelwerk zweimal überarbeitet. Es handelte sich dabei um die Versionen 1.02 (Freigabedatum: April 2020) und 1.03 (Freigabedatum: August 2022). Eine weitere Überarbeitung fand im Februar 2024 statt (Version 1.04). Im Regelwerk waren die Vorschriften und Regeln aufgelistet, die bei Verkehrsstationen zu berücksichtigen waren. Dazu zählten 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. umfasste 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 gab es im Regelwerk 01.01. 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 wurde als Nebenbahn betrieben. Auf diesem lagen zum Zeitpunkt der Prüfung durch den StRH Wien insgesamt 19 Stationen (s. Tabelle 1). In einigen Stationen bestand die Möglichkeit zum Umsteigen auf regionale Buslinien bzw. in Wien auch auf städtische Buslinien. Die Haltestellen der angegebenen Buslinien befanden sich in nächster Nähe bzw. waren höchstens 200 m von der Haltestelle bzw. vom Bahnhof der WIENER LOKALBAHNEN GmbH entfernt.

Tabelle 1: Stationen der Nebenbahn

Station	Bahn-km	Art der Station	Möglichkeit zum Umsteigen
Schöpfwerk	3,601	Bedarfshaltestelle	nein
Gutheil-Schoder-Gasse	4,260	Bedarfshaltestelle	16A, 65A, N65
Inzersdorf Lokalbahn	5,509	Haltestelle	65A, 66A, 67B, N66
Neu Erlaa	6,625	Haltestelle	303
Schönbrunner Allee	7,250	Haltestelle	nein
Vösendorf-Siebenhirten	8,429	Bahnhof	61A, 61B, 207, 266, 268, 303
Vösendorf Shopping City Süd	9,992	Haltestelle	207, 303
Maria Enzersdorf Südstadt	11,718	Haltestelle	nein
Wiener Neudorf	12,735	Bahnhof	206, 214, 215, 216, 217, 309, 329
Griesfeld	13,820	Haltestelle	219, 301, 303
Neu Guntramsdorf	15,381	Haltestelle	263, 301, 303
Guntramsdorf Lokalbahn	17,157	Bahnhof	221, 263, 301
Eigenheimsiedlung	18,440	Haltestelle	nein
Möllersdorf Lokalbahn	19,816	Haltestelle	303, 329
Traiskirchen-Lokalbahn	21,375	Bahnhof	301, 302, 303, 304

Station	Bahn-km	Art der Station	Möglichkeit zum Umsteigen
Tribuswinkel-Josefsthal	23,410	Haltestelle	nein
Pfaffstätten-Rennplatz	24,077	Haltestelle	nein
Baden Melkergründe	24,662	Bedarfshaltestelle	nein
Baden Landeskrankenhaus	25,120	Haltestelle	304, 310, 315, 320

Quelle: WIENER LOKALBAHNEN GmbH, Darstellung: StRH Wien

5.2 Die Stationsbezeichnungen in der Tabelle 1 geben die Stationsbezeichnungen auf den Stationsschildern wieder. Die Stationsbezeichnungen am Fahrplan wurden seit dem Erstbericht z.T. an die Stationsschilder angeglichen, wo es Abweichungen gegeben hatte. Das betraf die Stationen Möllersdorf Lokalbahn und Baden Melkergründe. Die Stationen Pfaffstätten-Rennplatz, Traiskirchen-Lokalbahn und Guntramsdorf Lokalbahn wurden am Fahrplanaushang und auf den jeweiligen Stationsschildern immer noch unterschiedlich bezeichnet. Bei der Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd wurde die Bezeichnung des dortigen Einkaufszentrums auf den Stationsschildern ausgeschrieben, während sie am Fahrplan als SCS abgekürzt wurde.

Empfehlung:

Wegen z.T. immer noch abweichender Stationsbezeichnungen auf den Stationsschildern und am Fahrplan empfahl der StRH Wien, die Stationsbezeichnungen künftig einheitlich zu verwenden.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

5.3 Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH betreute zum Zeitpunkt der Prüfung durch den StRH 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. Sie wurden von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH lediglich mitbenutzt und wurden deshalb nicht behandelt.

5.4 Die von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH durchgeführten Zählungen der Anzahl der einsteigenden Fahrgäste ergaben, dass die Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd diesbezüglich die mit Abstand am stärksten frequentierte Station auf der Nebenbahn war (s. Tabelle 2).

Tabelle 2: Anzahl der einsteigenden Fahrgäste in den Stationen pro Jahr, beide Fahrrichtungen aufsummiert

Station	2019	2020	2021	2022
Schöpfwerk	132.755	84.246	111.579	116.796
Gutheil-Schoder-Gasse	259.992	147.165	197.346	217.846
Inzersdorf Lokalbahn	569.576	419.530	478.914	470.086
Neu Erlaa	183.390	121.533	136.314	127.633
Schönbrunner Allee	232.332	179.300	201.414	192.047
Vösendorf-Siebenhirten	382.112	292.812	288.538	291.138
Vösendorf Shopping City Süd	1.255.419	952.793	947.524	916.482
Maria Enzersdorf Südstadt	165.429	96.555	110.752	127.170
Wiener Neudorf	541.998	376.932	494.964	477.503
Griesfeld	238.744	162.949	166.031	156.316
Neu Guntramsdorf	210.954	149.365	143.834	136.487
Guntramsdorf Lokalbahn	394.467	268.246	263.677	248.186
Eigenheimsiedlung	59.626	46.179	45.542	41.664
Möllersdorf Lokalbahn	221.308	167.648	164.683	161.938
Traiskirchen-Lokalbahn	435.051	294.378	297.513	318.922
Tribuswinkel-Josefthal	125.344	88.275	85.052	82.849
Pfaffstätten-Rennplatz	111.273	76.431	76.841	83.496

Station	2019	2020	2021	2022
Baden Melkergründe	71.951	43.793	46.757	53.102
Baden Landeskrankenhaus	89.602	68.999	75.328	65.720
Summe Nebenstrecke	5.681.323	4.037.129	4.332.603	4.285.381
Summe gesamte Strecke	13.449.700	9.271.302	10.340.793	10.049.195

Quelle und Darstellung: StRH Wien

5.5 Für die Zählungen wurde die in manchen Triebwagen der Reihe 400 vorhandene automatische Fahrgastzähleinrichtung herangezogen. Die von diesen Triebwagen erfassten Fahrgastzahlen wurden von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH auf den gesamten im Einsatz befindlichen Fuhrpark hochgerechnet. Die Triebwagen der Reihe 500 spielten im Betrachtungszeitraum praktisch noch keine Rolle, da diese erst seit 27. Dezember 2022 in Betrieb waren. Die neuen Triebwagen der Reihe 500 wären lt. Mitteilung der WIENER LOKALBAHNEN GmbH immer mit einer automatischen Fahrgastzähleinrichtung ausgerüstet, wodurch die Qualität der Hochrechnung künftig weiter steigen würde.

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. Einerseits wären die Mitarbeitenden nicht verpflichtet, Aufzeichnungen zu führen, andererseits würden besondere Personengruppen von der automatischen Fahrgastzähleinrichtung nicht gesondert erfasst werden.

5.7 Die älteren Triebwagen der Reihe 100 wiesen im Wageninneren Stufen auf und verfügten auch über keinen Hublift, wodurch sie als nicht barrierefrei einzustufen waren. Triebwagen der Baureihe 400 hatten bereits Hublifte. Diese wurden im Bedarfsfall von den Triebfahrzeugführenden vor Ort bedient. Sie dienten dazu, den Niveauunterschied zwischen Fahrzeugfußboden und Bahnsteigboden sowie den Bahnsteigspalt zu überwinden. Für den gleichen Zweck waren die neuen Triebwagen der Reihe 500 mit zweiteiligen Klapprampen ausgestattet. Diese waren ebenfalls von den Triebfahrzeugführenden zu bedienen.

5.8 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 3).

Tabelle 3: Gleisquerung durch Fahrgäste in den Stationen

Station	Art der Gleisquerung
Schöpfungwerk	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	Schienengleicher Bahnsteigzugang für Aufzugsbenützer, sonst 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)
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 und Darstellung: StRH Wien

6. „Etappenplan Verkehr“

6.1 Die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen erstellte im November 2006 den „Etappenplan Verkehr“ gemäß BGStG, um die Stationen zur Gänze barrierefrei zu machen. Sämtliche Stationen der Nebenbahn verfügten zum damaligen Zeitpunkt bereits über wesentliche Elemente für die Barrierefreiheit. So erkannte die vormalige Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen keinen Verbesserungsbedarf bei den Fahrzielanzeigern, der Beleuchtung und den Lautsprecheranlagen.

6.2 Der „Etappenplan Verkehr“ sah verschiedene Verbesserungsmaßnahmen vor, um die Stationen für Personen mit Behinderungen bzw. mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zu machen. Zu den Maßnahmen gehörten u.a.:

- das Aufbringen von taktilen Leitsystemen auf den Bahnsteigen und auf den Zugängen zu den Stationen,
- Verbesserungen bei den schienengleichen Bahnsteigzugängen beispielsweise durch Anrampungen,
- Einbau von Aufzügen bei Inselbahnsteigen,
- barrierefreier Umbau von Warteräumen und Toilettenanlagen,
- die Errichtung von Behindertenparkplätzen im Nahbereich einiger Stationen und
- der Einbau von elektrischen Hubliften in die Triebwagen der Reihe 400 mit den Betriebsnummern 401 bis 410.

6.3 Die bis zum Jahr 1993 gebauten Triebwagen der Baureihe 100 sollten aufgrund der noch zu erwartenden relativ kurzen Restlebensdauer aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht mehr mit elektrischen Hubliften 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 im Jahr 2010 auf der Grundlage des „Etappenplanes Verkehr“. Der Bahnhof Gun-

tramsdorf Lokalbahn war die erste vollständig modernisierte Station der Nebenbahn. Einige Stationen waren in zwei oder mehreren Schritten modernisiert worden. In einem ersten Schritt waren meist 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.

7.2 Mit Stand vom September 2024 waren alle Stationen bis auf Vösendorf-Siebenhirten, Wiener Neudorf, Traiskirchen-Lokalbahn, Tribuswinkel-Josefsthal und Baden Melkergründe vollständig modernisiert.

7.3 Das Modernisierungsprogramm diente 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 Anzahl schienengleicher 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.

7.4 Für die Umsetzung des Modernisierungsprogrammes wurden Geldmittel der „Mittelfristigen Investitionsprogramme“ im Rahmen der „Investitionsoffensive Privatbahninfrastruktur“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Innovation und Technologie herangezogen. Die Geldmittel waren 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.

7.5 Mit dem „9. Mittelfristigen Investitionsprogramm“ sollten auf den Bahnstrecken der WIENER LOKALBAHNEN GmbH im Zeitraum vom Jahr 2021 bis zum Jahr 2025 insgesamt 60,30 Mio. EUR für verschiedene bauliche Tätigkeiten investiert werden. Die Tabelle 4 enthält daraus die für die Modernisierung von Stationen im „9. Mittelfristigen Investitionsprogramm“ vorgesehenen Geldmittel mit Stand vom 10. Mai 2022.

Tabelle 4: Geldmittel aus dem „9. Mittelfristigen Investitionsprogramm“ für die Modernisierung von Stationen

Station	Geldmittel in Mio. EUR
Neu Erlaa	1,36
Maria Enzersdorf Südstadt	2,01
Traiskirchen-Lokalbahn	3,06
Tribuswinkel-Josefsthal	0,08
Baden Melkergründe	0,08

Quelle und Darstellung: StRH Wien

7.6 Im Übrigen waren im „9. Mittelfristigen Investitionsprogramm“ für den Zeitraum vom Jahr 2021 bis zum Jahr 2025 insgesamt 3 Mio. EUR für die Errichtung neuer Haltestellen auf der bestehenden Strecke vorgesehen. Auf dem Gelände der Shopping City Süd sollte eine zweite Station gebaut werden. Der Ortsteil Wienersdorf der Stadtgemeinde Traiskirchen sollte eine eigene Station erhalten. Mit Stand vom September 2024 war mit den Bauarbeiten zur Errichtung neuer Stationen noch nicht begonnen worden.

7.7 Laut Mitteilung der WIENER LOKALBAHNEN GmbH war der „Etappenplan Verkehr“ mit Stand vom September 2024 für alle Stationen mit Ausnahme des Bahnhofes Traiskirchen-Lokalbahn bereits erfüllt. Dieser Bahnhof war u.a. wegen fehlender taktile Leitsysteme für blinde Personen nicht barrierefrei.

8. Vorfälle

8.1 Am 30. August 2021 ereignete sich um 17.35 Uhr auf der an die Haltestelle Griesfeld angrenzenden Eisenbahnkreuzung an der Brown-Boveri-Straße (Bahn-km 13,767) ein Verkehrsunfall mit einer Fußgängerin. Der Triebfahrzeugführer fuhr nach der mit Lichtsignalanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzung auf Gleis 2 in die Haltestelle in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz ein. Unmittelbar vor dem Zug betrat eine Person mit Kopfhörern von rechts kommend den Fußgängerübergang, ohne auf den Zug zu achten. Die Person hatte das rote Licht der Lichtzeichenanlage missachtet und somit gegen die EisbKrV verstoßen. Sie wurde vom Zug erfasst, erlitt schwere Verletzungen und musste mit einem Notarztbuschrauber in ein Unfallkrankenhaus gebracht werden.

8.2 Am 30. September 2022 trug sich am schienengleichen Bahnsteigübergang (Bahn-km 8,429) des Bahnhofes Vösendorf-Siebenhirten um 22.15 Uhr ein Vorfall mit einer bahnbenützenden Person zu. Der Triebfahrzeugführer eines in Fahrtrichtung Wien Oper fahrenden Zuges bemerkte eine Person auf dem Bahnsteig 2. Die Person bewegte sich in Richtung des schienengleichen Bahnsteigüberganges. Vor dem Bahnsteigübergang blieb die Person stehen und blickte Richtung Zug. Unmittelbar vor dem Zug trat die Person in den Gefahrenraum und versuchte das Gleis 1 zu überqueren. Trotz sofort eingeleiteter Notbremsung wurde die Person umgestoßen. Die Person stand nach dem Zusammenstoß wieder auf. Die Person gab auf Befragung durch den Triebfahrzeugführer an, keine Verletzungen zu haben und lehnte eine weitere Hilfe ab. Die Person hätte sich gemäß § 2 Abs. 3 EISBVG vergewissern müssen, dass ein gefahrloses Überqueren der Gleise möglich ist und denselben so schnell wie möglich zu überqueren. Warum sich die Person trotz Blickkontakt zum herannahenden Zug entschied, das Gleis noch zu überqueren, war für den StRH Wien nicht nachvollziehbar.

8.3 Die gegenständlichen Vorfallsberichte enthielten keine Hinweise auf körperliche Gebrechen der verunfallten Personen oder auf Barrieren für behinderte Personen, die für die Verkehrsunfälle von Bedeutung gewesen wären, und waren daher nicht prüfungsgegenständlich.

8.4 Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH führte an, dass aus deren Sicht keine Maßnahmen möglich waren, da in beiden Fällen optische und akustische Aufmerksamkeitsdefizite der verunfallten Personen zum Unfall geführt hätten. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die Triebfahrzeugführer Achtungssignale abgegeben hätten.

9. Modernisierte Stationen seit dem Erstbericht

9.1 Seit dem Erstbericht des StRH Wien wurden die Haltestellen Schönbrunner Allee, Maria Enzersdorf Südstadt und Neu Erlaa modernisiert.

9.2 Die Haltestelle Schönbrunner Allee wurde im Jahr 2019 modernisiert (s. Abbildung 1). Im Zuge des Bauvorhabens wurden die Bahnsteige z.T. abgetragen und neu aufgebaut. Der Bahnsteig in Richtung Baden Josefsplatz wurde im Zuge der Modernisierung verbreitert, um den Hublift des Triebwagens der Baureihe 400 einsetzen zu können und somit

einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen. Weiters wurden neben der Haltestelle auf eigenem Grund der WIENER LOKALBAHNEN GmbH Fahrradabstellflächen errichtet.

Abbildung 1: Modernisierte Haltestelle Schönbrunner Allee am 16. März 2023



Quelle und Darstellung: StRH Wien

9.3 Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH wertete das Bauvorhaben als genehmigungsfrei (s. Punkt 3.2) und führte es unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person der WIENER LOKALBAHNEN GmbH aus. Die Inbetriebnahme erfolgte am 11. November 2019.

9.4 Die Haltestelle Schönbrunner Allee grenzte an die Triesterstraße, die eine verkehrsreiche Hauptstraße B war, und verlief zu ihr parallel. Wegen der Notwendigkeit einer leistungsfähigen Ausfallsstraße aus Wien in Richtung Süden gelang es der WIENER LOKALBAHNEN GmbH im Rahmen der Modernisierung der Haltestelle nicht, ihr Regelwerk 01.01. hinsichtlich der Mindestbreite von Seitenbahnsteigen von 3 m bzw. im Bereich der überdachten Wartekojen von 4 m einzuhalten. Die modernisierte Haltestelle wies in Richtung Wien Oper eine Bahnsteigbreite von rd. 2,50 m bzw. von 3,70 m im Bereich der Wartekoje auf. Außerdem waren die taktilen Bodeninformationen aufgrund der relativ beengten Bahnsteigverhältnisse nur rd. 40 cm von der gelben Sicherheitslinie entfernt. Die Entfernung

hätte aber 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 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. Der Seitenbahnsteig der Haltestelle Schönbrunner Allee in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz war nur rd. 188 cm breit, wodurch die WIENER LOKALBAHNEN GmbH auf diesem Bahnsteig keine taktilen Bodeninformationen anbringen konnte.

9.5 Die Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt wurde in zwei Bauphasen modernisiert. In der ersten Bauphase wurde der Inselbahnsteig erneuert. In der zweiten Bauphase wurde ein Aufzug außerhalb des Inselbahnsteiges errichtet.

9.6 Im Jahr 2020 wurde der Inselbahnsteig abgetragen und 15 m weiter südlich neu angeordnet. Das Abtragen war notwendig, da die Bahnsteighöhe für den damals schon geplanten Einsatz der Niederflurtriebwagen der Baureihe 500 zu hoch war. Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH wertete das Bauvorhaben als genehmigungsfrei (s. Punkt 3.2) und führte es unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person der WIENER LOKALBAHNEN GmbH aus. Die Inbetriebnahme des modernisierten Inselbahnsteiges erfolgte am 11. Dezember 2020 auf der Grundlage eines am Vortag erstellten Abnahmeprotokolles. In dem Abnahmeprotokoll waren noch Mängel angeführt. Die Behebung dieser Mängel wurde am 4. März 2021 festgestellt. Zu den Mängeln gehörte u.a. eine fehlende Notrufsäule. Aus Sicherheitsgründen mussten den Fahrgästen Notrufeinrichtungen aber immer zur Verfügung stehen.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, dass eine Notrufsäule schon bei der Inbetriebnahme von Stationen vorhanden und funktionstüchtig sein sollte.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

9.7 Der StRH Wien stellte fest, dass die Stützen der Dachkonstruktion nur rd. 20 cm von den in Längsrichtung der Station verlaufenden taktilen Bodeninformationen entfernt waren. Stützen waren mögliche Hindernisse für sehbehinderte und blinde Menschen. Zu Hindernissen wäre gemäß ÖNORM V 2102 ein Abstand von mindestens 40 cm, bevorzugt 50 cm, gemessen von der Außenkante der taktilen Bodeninformationen einzuhalten gewesen. Die aus dieser Soll-Ist-Abweichung abgeleitete Empfehlung findet sich im Punkt 13.25, da diese Themenstellung schon im Erstbericht vorkam.

9.8 In der zweiten Bauphase der Modernisierung der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt wurde eine Aufzugsanlage außerhalb des Inselbahnsteiges errichtet, wodurch für die Verbindung zwischen der Aufzugsanlage und dem Inselbahnsteig bei einem Gleis ein schienengleicher Bahnsteigzugang entstand (s. Abbildung 2).

Abbildung 2: Schienengleicher Bahnsteigzugang in der modernisierten Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt am 5. Mai 2023



Quelle und Darstellung: StRH Wien

9.9 Der schienengleiche Bahnsteigzugang wurde mit einem rutschfesten System von Gleisrostplatten mit relativ schmalen Spurrillen versehen.

9.10 Die örtlich zulässige Geschwindigkeit war im Bereich des schienengleichen Bahnsteigzuges nach der Modernisierung der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt mit 40 km/h festgesetzt. Vor der Modernisierung betrug die örtlich zulässige Geschwindigkeit

noch 80 km/h, wie die Einschau in die relevanten Versionen der sogenannten Tafel B1 - „Pläne der Verkehrsstellen, Signal- und Weichenbezeichnungen, EK, Pfeifhinweise und Geschwindigkeiten“ der WIENER LOKALBAHNEN GmbH bzw. der vormaligen Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen ergab. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit war wegen der nicht vorhandenen Schranken und der fehlenden Beaufsichtigung notwendig. Der gemäß EisBBV vorgeschriebene Gefahrenhinweis „Achtung Zugverkehr“ war auf beiden Enden des Bahnsteigzuganges angebracht.

9.11 Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH wertete die Errichtung des Liftbauwerkes in der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt als genehmigungsfrei (s. Punkt 3.2) und führte es unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person der WIENER LOKALBAHNEN GmbH aus. Die Inbetriebnahme erfolgte am 30. August 2022.

9.12 Am 22. November 2023 wurde die modernisierte Haltestelle Neu Erlaa als genehmigungsfreies Bauvorhaben in Betrieb genommen (s. Abbildung 3).

Abbildung 3: Bahnsteig der modernisierten Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz am 2. Jänner 2024



Quelle und Darstellung: StRH Wien

9.13 Da der ursprüngliche Seitenbahnsteig in Fahrtrichtung Wien Oper zu schmal war, wurde der Bahnsteig in 100 m Entfernung in Richtung Norden verlegt. Durch die Modernisierung der Haltestelle Neu Erlaa wurde eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere auch für behinderte Personen erreicht (s. Punkt 13.15).

10. Bahnsteiggeometrie und Spaltüberbrückung

10.1 Ein niveaugleicher Einstieg ist gemäß ÖNORM EN 16586-2 - „*Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Barrierefreier Zugang, Teil 2: Einstiegshilfen*“ (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.

10.2 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. Bei den zuletzt beschafften Triebwagen der Reihe 500 kam eine mechanische Klapprampe zur Überbrückung des Bahnsteigspaltes zum Einsatz. Um den Bahnsteigspalt in den Haltestellen Gutheil-Schoder-Gasse und Pfaffstätten-Rennplatz zu verkleinern, brachte die WIENER LOKALBAHNEN GmbH im Bereich der Bahnsteigkante eine gezahnte Gummilippe an. Die Abbildung 4 zeigt die diesbezügliche Verkleinerung des Bahnsteigspaltes von rd. 21 cm auf rd. 15 cm in der Bogenhaltestelle Pfaffstätten-Rennplatz.

Abbildung 4: Spalt zwischen einem Triebwagen der Reihe 500 und dem Bahnsteig der Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz in Fahrtrichtung Wien Oper am 7. August 2024



Quelle und Darstellung: StRH Wien

10.3 Dem StRH Wien fiel auf, dass die Kontrastwirkung der Konturmarkierung am Fußboden des Triebwagens der Baureihe 500 schon verblasst war, obwohl diese Baureihe erst seit dem 27. Dezember 2022 in Betrieb war.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, die gelbe Konturmarkierung an der Fahrzeug-Fußbodenkante im Bereich der Türöffnung in ausreichend kleinen Zeitabständen auf ihren Zustand und ihre Kontrastwirkung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu erneuern.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

10.4 Der StRH Wien nahm eine stichprobenweise Einschau in die Prüfbücher über Hublifte der Triebwagen der Reihe 400 vor. Die Einschau in das Prüfbuch zum Triebwagen mit der

Betriebsnummer 404 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. Es kam zu keinen Fristüberschreitungen.

11. Aufzüge

11.1 Die Haltestellen Vösendorf Shopping City Süd, Gutheil-Schoder-Gasse und Maria Enzersdorf Südstadt wiesen Inselbahnsteige mit Personenunterführungen auf. Um die Inselbahnsteige vom darunterliegenden Niveau aus erreichen zu können, waren in den Haltestellen Stiegenanlagen und jeweils eine Aufzugsanlage vorhanden.

11.2 Aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen der Fahrgastzahlen gehörten die Stationen unterschiedlichen Regeltypen gemäß RVE 03.00.01 - „*Niveaufreie Bahnsteigzüge*“ (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.

11.3 Bei der Inbetriebnahme des Aufzuges der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt am 30. August 2022 galt anstelle der RVE 03.00.01 bereits die RVE 03.01.01 - „*Niveaufreie Bahnsteigzüge*“ (Ausgabedatum: 1. Jänner 2020). Demnach wären die Grundsätze des barrierefreien Bauens zu berücksichtigen gewesen. Das hätte auch die vertikale Erschließung betroffen. Für Aufzüge hätte gegolten, dass ihre Anordnung dem Hauptverkehrsstrom der Fahrgäste zuzuordnen gewesen wäre und barrierefrei erreichbar hätten sein müssen.

11.4 Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH errichtete den Aufzug außerhalb des Inselbahnsteiges an einem Nebenverkehrsstrom, wodurch für Aufzugbenützer für das Erreichen des Bahnsteiges eine schienengleiche Gleisquerung erforderlich war. Die schienengleiche Gleisquerung konnte für bestimmte Behinderte eine Barriere bilden. Aus der Sicht der WIENER LOKALBAHNEN GmbH stand blinden oder sehgeschwachen Personen aber ohnehin die Stiegenanlage am Hauptverkehrsstrom zum Inselbahnsteig zur Verfügung.

11.5 Bei Verkehrsstationen mit einer Fahrgastfrequenzeinstufung bis zu 1.000 wäre die Infrastruktur bei Neu- und Ausbauten sowie bei Erneuerung ebenfalls barrierefrei zu gestalten

gewesen. Allerdings galt dabei die Besonderheit, dass konstruktiv aufwendige Maßnahmen zur Erreichung niveaufreier Bahnsteigzugänge nur bei besonderem öffentlichen Interesse oder fehlenden anderen Alternativen barrierefreien Mobilitätsangeboten vorzusehen gewesen wären.

11.6 Aufgrund der relativ geringen Fahrgastzahlen in der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt (s. Tabelle 2) nahm die WIENER LOKALBAHNEN GmbH diese Erleichterung bei der Modernisierung in Anspruch. Im Betrachtungszeitraum wies das Jahr 2019 mit 165.429 einsteigenden Fahrgästen das höchste Aufkommen der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt auf. Wird von dieser Zahl ausgegangen und werden neben den einsteigenden Fahrgästen auch die aussteigenden Fahrgäste durch Multiplikation mit dem Faktor zwei berücksichtigt, führt die Division durch die Anzahl der Tage des Jahres 2019 zu rd. 906 Personen pro Tag. Daraus ergab sich eine Fahrgastfrequenzeinstufung bis zu 1.000.

11.7 Die Aufzugsanlagen waren bei den unangekündigten Vor-Ort-Erhebungen der Prüfenden des StRH Wien immer in Betrieb. Dem Augenschein nach lagen auch keine offensichtlichen Mängel bei den Aufzugsanlagen vor.

11.8 Der StRH Wien nahm stichprobenweise Einschau in die Prüfungsbefunde gemäß HBV 2009 über den Aufzug der stark frequentierten Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd. Die regelmäßigen Überprüfungen wurden jährlich von einer externen Prüfanstalt vorgenommen. Das Prüfungsergebnis war in den zum Zeitpunkt der Einschau letzten drei Prüfungsbefunden aber immer, dass die Instandhaltung der Aufzugsanlage „gut“ war. Die Schlussfolgerungen „ausreichend“ und „mangelhaft“, die am Vordruck des Prüfungsbefundes ebenfalls vorgesehen waren, mussten nicht angekreuzt werden, da die vorhandenen Mängel als leicht eingestuft worden waren. Für die Mängelbehebung wurden von der Prüfanstalt Fristen gesetzt. Die Fristsetzung erfolgte mit dem Hinweis, die Mängel ehestens zu beheben, um die sich aus Mängeln ergebenden Gefahren mit größtmöglicher Sorgfalt hintanzuhalten und um Schadenersatzansprüchen vorzubeugen.

12. Sonstige Wahrnehmungen

12.1 Die Prüfenden des StRH Wien bemerkten bei ihren Begehungen von Stationen schadhafte Bodeninformationen und Stufenmarkierungen. Die Abbildungen 5 und 6 zeigen dafür Beispiele. Die Schäden konnten insbesondere Stürze von behinderten Personen auslösen,

da die Erkennbarkeit der Stufen bzw. die mit Blindenstöcken ertastbare Bodeninformation herabgesetzt war.

Abbildungen 5 und 6: Schadhafte taktile Bodeninformationen bzw. Stufenmarkierung am Stiegenaufgang zur Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd am 20. März 2023 (links) und vor dem Warteraum des Bahnhofes Vösendorf-Siebenhirten am 16. März 2023 (rechts)



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, taktile Bodeninformationen und Stufenmarkierungen in den Stationen in ausreichend kleinen Zeitabständen auf ihren Zustand zu überprüfen und erforderlichenfalls zu erneuern.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

12.2 In wenigen Stationen der Nebenbahn war die gelbe Sicherheitslinie am Bahnsteig schlecht erkennbar bzw. verblasst, wie die Begehungen der Prüfenden des StRH Wien ergaben. Die Abbildung 7 zeigt dafür ein Beispiel. In einigen Stationen waren die gelben Sicherheitslinien erst vor Kurzem erneuert worden. In der Haltestelle Baden Landesklinikum wurde der Kontrast der gelben Sicherheitsmarkierung zur umgebenden Bahnsteigfläche durch die Anbringung schwarzer Streifen erhöht (s. Abbildung 8).

Abbildungen 7 und 8: Gelbe Sicherheitslinien in der Haltestelle Möllersdorf Lokalbahn am 20. März 2023 (links) und in der Haltestelle Baden Landesklinikum am 7. August 2024 (rechts)



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, die gelben Sicherheitslinien in den Stationen in ausreichend kleinen Zeitabständen auf ihren Zustand zu überprüfen und erforderlichenfalls zu erneuern.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

12.3 An die Haltestelle Neu Guntramsdorf grenzte eine Eisenbahnkreuzung mit einem Fußweg an (Bahn-km 15,347). Diese Eisenbahnkreuzung diente u.a. den Fahrgästen dazu, die Gleise zu überqueren, um den Inselbahnsteig zu erreichen (s. Abbildung 9).

Abbildung 9: An die Haltestelle Neu Guntramsdorf angrenzende Eisenbahnkreuzung am 6. März 2023



Quelle und Darstellung: StRH Wien

12.4 Im Bescheid des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung über die Festlegung der Art der Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung vom 7. August 2018 war festgelegt, dass die Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EisebKrV durch Abgabe akustischer Signale aus zu sichern war.

12.5 Die Prüfenden des StRH Wien prüften am 26. April 2023, am 5. Mai 2023 und am 4. Oktober 2023, ob die Triebfahrzeugführenden vor dem Überqueren des Fußweges mit ihren Personenzügen vorschriftsgemäß akustische Signale abgaben. In Fahrtrichtung Baden Josefsplatz gab nur ein Personenzug von vier beobachteten Personenzügen akustische Signale ab. Von den neun Personenzügen, die in Fahrtrichtung Wien Oper fahren, gab kein einziger Personenzug akustische Signale ab. Die Eisenbahnkreuzung blieb somit in den meisten Fällen ungesichert, wodurch das Queren für Personen gefährlich gewesen wäre.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, durch Schulungsmaßnahmen und Aufsichtsmaßnahmen sicherzustellen, dass Triebfahrzeugführende bei der an die Haltestelle Neu Guntramsdorf angrenzenden Eisenbahnkreuzung vorschriftsgemäß akustische Signale abgeben.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

13. Umsetzung der Empfehlungen aus dem Erstbericht

13.1 Empfehlung Nr. 1 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, eine Ergänzung im Gesellschaftsvertrag vorzunehmen, wonach die Prüfungsbefugnis des StRH Wien in Bezug auf die Sicherheitskontrolle gemäß § 73c WStV sicherzustellen ist.

Diese Empfehlung wurde nicht umgesetzt. Sie wurde daher erneut ausgesprochen (s. Punkt 1.4).

13.2 Empfehlung Nr. 2 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht wegen abweichender Stationsbezeichnungen auf den Stationsschildern und am Fahrplan empfohlen, die Stationsbezeichnungen künftig einheitlich zu verwenden.

Dieser Empfehlung wurde nur z.T. entsprochen, weshalb sie in aktualisierter Form erneut ausgesprochen wurde (s. Punkt 5.2).

13.3 Empfehlung Nr. 3 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, 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 gewesen.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH setzte die Empfehlung um. Die Barrieren, die im Zuge der Erstprüfung noch bestanden hatten, wurden beseitigt. Informationen über dauerhaft vorhandene Barrieren auf der Homepage der WIENER LOKALBAHNEN GmbH waren nach der barrierefreien Modernisierung der Haltestelle Neu Erlaa nicht mehr erforderlich. Begleitpersonen für Rollstuhlfahrende waren in den zum Zeitpunkt der Nachprüfung geltenden Tarif- und Beförderungsbedingungen der WIENER LOKALBAHNEN GmbH nicht mehr vorgeschrieben.

13.4 Empfehlung Nr. 4 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, 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 hätte 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 sollen.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH setzte die Empfehlung um, wie die Einschau ergab.

13.5 Empfehlung Nr. 5 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte wegen unvollständiger bzw. spät erstellter Unterlagen in seinem Erstbericht empfohlen, 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 hätten für alle betroffenen Fachgebiete zeitnah erstellt und den Aufzeichnungen beigelegt werden sollen.

Der StRH Wien nahm Einschau in die Aufzeichnungen über die bauliche Modernisierung der Haltestellen Maria Enzersdorf Südstadt, Schönbrunner Allee und Neu Erlaa. Die Aufzeichnungen waren vorhanden. Die eisenbahnrechtlich erforderlichen Erklärungen wurden von einer Person der WIENER LOKALBAHNEN GmbH, die für die Fachgebiete Oberbau und Fahrweg, Hochbau und konstruktiver Ingenieurbau im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführt war, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Endabnahme der genehmigungsfreien Vorhaben unterzeichnet. Damit war der ordnungsgemäße und sichere Betrieb bestätigt. Erst nach Vorliegen der Erklärungen erfolgte die Inbetriebnahme der modernisierten Haltestellen.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.6 Empfehlung Nr. 6 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die Auslastung der beiden Parkplätze für eine 15-minütige Ladetätigkeit bei der Haltestelle Griesfeld zu beobachten. Bei geringer Auslastung hätte geprüft werden sollen, ob davon ein Parkplatz in einen Behindertenparkplatz zum Umsteigen auf die Nebenbahn umgewandelt werden kann.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH hatte lt. ihrer Auskunft eine verhältnismäßig geringe Auslastung der Parkplätze für eine 15-minütige Ladetätigkeit festgestellt. Ein Parkplatz für eine 15-minütige Ladetätigkeit wurde daher in einen Behindertenparkplatz umgewandelt. Der neu geschaffene Behindertenparkplatz ist am Piktogramm mit weißem Symbol einer

Rollstuhlfahrerin bzw. eines Rollstuhlfahrers auf blauem Untergrund in der Abbildung 10 zu erkennen.

Abbildung 10: Behindertenparkplatz in der Haltestelle Griesfeld am 4. Oktober 2023



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.7 Empfehlung Nr. 7 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, künftig auf Bahnsteigen einen Mindestabstand zwischen der gelben und der taktilem 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.

Der erforderliche Mindestabstand von 57 cm zwischen der gelben und der taktilem Sicherheitslinie auf Bahnsteigen war von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH ab der Version 1.2 in das Regelwerk 01.01. aufgenommen worden, wie die Einschau ergab. Der Mindestabstand wäre demnach aufgrund der betriebsinternen Vorgaben bei der Planung und Ausführung von taktilem Leitsystemen ab Februar 2020 umzusetzen gewesen. Seit diesem Datum wurden die Haltestellen Maria Enzersdorf Südstadt und Neu Erlaa errichtet. In der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt betrug der Abstand für beide Fahrtrichtungen jeweils rd. 61 cm

und war somit ordnungsgemäß. In der Haltestelle Neu Erlaa wurden für beide Fahrtrichtungen in Übereinstimmung mit dem Regelwerk 01.01. jeweils rd. 68 cm ausgeführt.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.8 Empfehlung Nr. 8 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die an zwei lokal begrenzten Stellen der Bahnsteigkante vorhandenen Absenkungen der Bahnsteigoberfläche in der Haltestelle Griesfeld in Fahrtrichtung Wien Oper zu beheben.

Die Empfehlung wurde umgesetzt. Die Absenkungen waren behoben worden, wie die Vor-Ort-Erhebung am 4. Oktober 2023 durch den StRH Wien ergab.

13.9 Empfehlung Nr. 9 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, künftig im Regelwerk 01.01. - „Gestaltung und Ausstattung von Verkehrssituationen“ geeignete Vorgaben an das Dach der Wartekojen wie beispielsweise eine größere Dachneigung oder eine geänderte vordere Dachkantenausbildung zu machen.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH erhöhte in ihrem Regelwerk 01.01. den Mindestwert des Dachgefälles von 1 % auf 1,5 %. Außerdem wurde in der Version 1.04 vom Februar 2024 festgelegt, dass bei Überdachungen an Verkehrsstationen an exponierten Lagen im Neubau eine Gummilippe anzubringen oder das Gefälle zu erhöhen war, sodass bei einem Starkregenereignis kein Wasser überlaufen kann.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.10 Empfehlung Nr. 10 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, ausgehend von der vorhandenen Größe der Schaufläche in den Informationsvitrienen die Schriftzeichen und das Format des Fahrplanes und der Hausordnung in den Informationsvitrienen in den Stationen künftig zu vergrößern, um deren Lesbarkeit für sehbehinderte Personen zu verbessern. Damit Rollstuhlfahrende und Personen mit geringer Körpergröße

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

Der Aushang in den Informationsvitriolen wurde in allen Stationen größer gestaltet, wie Vor-Ort-Erhebungen durch den StRH Wien ergaben. Die vorhandene Größe der Schaufläche der Informationsvitriole wurde inzwischen zur Gänze genützt. Eine bessere Lesbarkeit der Informationen ergab sich durch die Verwendung einer größeren Schriftgröße.

Die Montage der Informationsvitriolen erfolgte lt. der WIENER LOKALBAHNEN GmbH bei Modernisierungsmaßnahmen und Neubauten von Stationen in einem Höhenbereich von 902 mm und 1.882 mm über dem Fußbodenniveau des Bahnsteiges. Dadurch wäre unter Berücksichtigung des Rahmens der Informationsvitriole sichergestellt, dass die für Fahrgäste relevanten Informationen über die Abfahrt von Zügen in einer Höhe von nicht mehr als 1.600 mm angebracht sind.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.11 Empfehlung Nr. 11 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die festgestellten Abweichungen der bereits modernisierten Station Griesfeld von den TSI PRM bei der Modernisierung weiterer Stationen zu vermeiden. Die Abweichungen hatten die Anbringung von Handläufen, Behindertenparkplätze, Kurzinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift auf Handläufen und den Kontrast von Einrichtungsgegenständen zum Hintergrund betroffen.

Die Rampe, die vom höher gelegenen Bahnsteig in Fahrtrichtung Baden Josefsplatz der modernisierten Haltestelle Neu Erlaa zur tiefergelegenen Eisenbahnkreuzung führte, war auf beiden Seiten und in zwei Höhen mit Handläufen ausgestattet. Das war im Einklang zu den TSI PRM über die vertikale Erschließung. Kurzinformationen über den Bahnsteig oder Richtungsinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift waren an den Handläufen allerdings nicht angebracht worden, wie ein Ortsaugenschein am 2. Jänner 2024 ergab. Das stand im Widerspruch zu den TSI PRM über die Kennzeichnung von hindernisfreien Wegen. Bei den modernisierten Haltestellen Maria Enzersdorf Südstadt und Schönbrunner Allee waren entlang dem hindernisfreien Weg zum Bahnsteig keine Handläufe vorhanden, weshalb auch keine Kurzinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift anzubringen waren.

Zu den modernisierten Haltestellen Maria Enzersdorf Südstadt, Neu Erlaa und Schönbrunner Allee gehörten anders als in der Haltestelle Griesfeld keine Parkplätze. Gemäß TSI PRM mussten daher auch nicht genügend geeignete Stellplätze für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität reserviert werden.

Die Abfallbehälter in den modernisierten Haltestellen Maria Enzersdorf Südstadt, Neu Erlaa und Schönbrunner Allee wurden gegenüber der Umgebung kontrastreich ausgeführt. Die Ausführung stand somit im Einklang zu den TSI PRM über Einrichtungsgegenstände und freistehende Objekte.

Die Empfehlung wurde nur z.T. umgesetzt.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, die Abweichung von den TSI PRM im Zusammenhang mit der Anbringung von Kurzinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift auf Handläufen, wie sie zuletzt in der modernisierten Station Neu Erlaa festgestellt worden war, bei der Modernisierung weiterer Stationen zu vermeiden.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

13.12 Empfehlung Nr. 12 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, in den Stationen mit schienengleichen Bahnsteigzugängen bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h zu prüfen, ob die örtlich zulässige Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen herabgesetzt werden muss. Die Prüfung hätte die Sicherheitsbestimmungen der ÖNORM EN 16587 - „*Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege*“ (Ausgabedatum:

15. Juli 2017) zum Ausgangspunkt haben sollen. Eventuell bestehende technische Ausrüstungen und betriebliche Vorkehrungen für sehbehinderte und blinde Personen hätten dabei berücksichtigt werden sollen.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.13 Empfehlung Nr. 13 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die Sanierung des schienengleichen Bahnsteigzuganges im Bahnhof Traiskirchen-Lokalbahn 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 gewesen.

Der bautechnische Sachverständige der MA 37 - Baupolizei hielt im Auftrag der MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht in einer Stellungnahme bzgl. der Umsetzung der Empfehlung Nr. 13 aus dem Erstbericht des StRH Wien am 29. September 2020 fest, dass weitere Maßnahmen zur tatsächlichen und raschen Umsetzung der Empfehlung erforderlich wären. Demnach wäre die Umsetzung der Empfehlung Nr. 13 mittels Asphalt aus bautechnischer Sicht unzureichend und nur als provisorisch anzusehen. Asphalt würde keine dauerhafte Kantenstabilität aufweisen. Der Spalt von ca. 8 cm Öffnungsweite könnte demnach zu einer Stolpergefahr werden. Es wären daher zur Sanierung umgehend rutschfeste Gleistrogplatten einzubauen, wobei der Punkt 1.5 des Regelwerkes 01.01. anzuwenden und einzuhalten wäre.

Der vom StRH Wien durchgeführte Ortsaugenschein ergab, dass der schienengleiche Bahnsteigzugang trotz bautechnischer Stellungnahme der MA 37 - Baupolizei auch am 28. April 2023 nur aus Asphalt ohne ausreichende Kantenstabilität bestand. Taktile Bodenindikatoren waren ebenfalls nicht angebracht worden.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, die Sanierung des schienengleichen Bahnsteigzuganges im Bahnhof Traiskirchen-Lokalbahn aus Sicherheitsgründen umgehend vorzunehmen.

Das wäre 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.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

13.14 Empfehlung Nr. 14 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die Fahrgäste in geeigneter Form auf die unvollständige Barrierefreiheit des Bahnsteiges der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper hinzuweisen. Das hätte beispielsweise durch Stationsaushänge und auf der Homepage der WIENER LOKALBAHNEN GmbH geschehen sollen.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH hatte die Fahrgäste vor der Durchführung der Modernisierung über die fehlende Barrierefreiheit in der von ihr angegebenen Form informiert.

Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Wien Oper war nach der Modernisierung am 22. November 2023 mit örtlicher Verschiebung barrierefrei in Betrieb genommen worden. Ab diesem Zeitpunkt konnten die Hinweise zur fehlenden Barrierefreiheit gelöscht werden. Die Empfehlung war ab Inbetriebnahme obsolet geworden.

13.15 Empfehlung Nr. 15 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, 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 gewesen. Aufgrund der beengten Verhältnisse im vorderen Bereich des Bahnsteiges in

Fahrtrichtung Wien Oper wäre unverzüglich festzulegen gewesen, 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 gewesen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse war von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH das Piktogramm „ACHTUNG“ am Boden angebracht und ein Schild mit dem Hinweis „ACHTUNG: Beengte Platzverhältnisse“ aufgestellt worden (s. Abbildung Nr. 11 vom 16. März 2023). Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Wien Oper war nach einer Modernisierung am 22. November 2023 mit örtlicher Verschiebung barrierefrei in Betrieb genommen worden, wodurch die Empfehlung obsolet geworden war. Die Abbildung 12 zeigt den barrierefreien Bahnsteig Fahrtrichtung Wien Oper am 2. Jänner 2024. Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Abbildungen 11 und 12: Bahnsteig der Haltestelle Neu Erlaa in Fahrtrichtung Wien Oper, vor (links) und nach der Modernisierung (rechts)



Quelle und Darstellung: StRH Wien

13.16 Empfehlung Nr. 16 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, 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 hätte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite ohne Barrieren für Rollstuhlfahrende sowie für sehbehinderte und blinde Personen möglichst bald bereitgestellt werden sollen.

Die Haltestelle Neu Erlaa wurde modernisiert. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Wien Oper wurde örtlich verschoben, um eine ausreichende Größe des Bahnsteiges erhalten zu können. Die Empfehlung wurde somit umgesetzt.

13.17 Empfehlung Nr. 17 aus dem Erstbericht

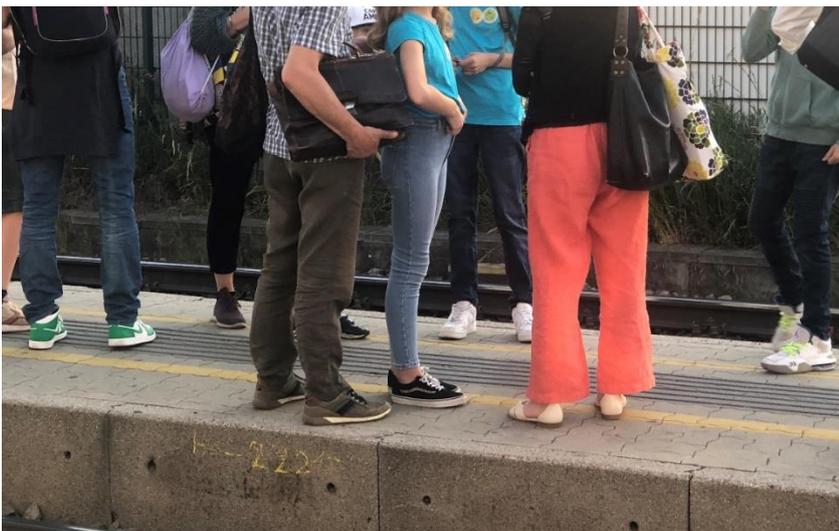
Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die Modernisierung des Bahnhofes Wiener Neudorf wegen der beengten Verhältnisse auf den Mittelbahnsteigen gegenüber dem bisherigen Zeitplan nach Maßgabe der finanziellen Bedeckungsmöglichkeit und unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen vorzuziehen. Den Fahrgästen hätte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite ohne Barrieren für Rollstuhlfahrende sowie für sehbehinderte und blinde Personen möglichst bald bereitgestellt werden sollen.

Die schmalen Mittelbahnsteige im Bahnhof Wiener Neudorf waren mit Stand vom September 2024 immer noch vorhanden. Die Umsetzung der Empfehlung war zum Zeitpunkt der Nachprüfung durch den StRH Wien noch offen. Sie war weiterhin geplant. Es lag auch noch keine Finanzierungszusage durch die Fördergebenden im Rahmen des „10. Mittelfristigen Investitionsprogrammes“ vor.

Wegen der möglichen Beeinträchtigung der Betriebssicherheit durch die beengten Verhältnisse am Mittelbahnsteig stellte der StRH Wien Überlegungen an, wann bzw. wie es zu einem erhöhten Fahrgastaufkommen am Bahnhof Wiener Neudorf kommen könnte. In der Nähe befanden sich keine größeren Schulen, die besonders viele Fahrgäste zu bestimmten Zeiten erwarten hätten lassen. Dem StRH Wien fiel aber auf, dass ein relativ großes Fußballstadion fußläufig vom Bahnhof Wiener Neudorf gut erreichbar war. Die Prüfenden des

StRH Wien wählten daher für ihre unangekündigten Beobachtungen ein Fußballmatch aus. Am 1. Juni 2023 spielte der ASK Ebreichsdorf gegen den 1. SV Wiener Neudorf. Es handelte sich um ein Spiel der niederösterreichischen Gebietsliga Süd/Südost. Dieses fand am Abend statt. Vor diesem Spiel trafen die zugehörigen Jugendmannschaften aufeinander. Da viele Personen mit den Autos anreisten, fiel das Fahrgastaufkommen vor und nach dem Sportereignis geringer aus, als es vorweg vom StRH Wien erwartet worden war. Trotzdem kam es punktuell zu Überfüllungen des schmalen Mittelbahnsteiges, wodurch sich Personen im Sicherheitsraum zwischen Bahnsteigkante und gelber Sicherheitslinie befanden, was aus Sicherheitsgründen gemäß EisbSV verboten war (s. Abbildung 13). Positiv festzuhalten war, dass die WIENER LOKALBAHNEN GmbH einen Ordnerinnendienst bzw. Ordnerdienst vor Ort aufgebaut hatten. Dem StRH Wien erschien eine zeitnahe sicherheitstechnische Verbesserung durch die Projektierung und Umsetzung baulicher Maßnahmen geboten.

Abbildung 13: Belegung des Mittelbahnsteiges am Bahnhof Wiener Neudorf am 1. Juni 2023



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, die Modernisierung des Bahnhofes Wiener Neudorf wegen der beengten Verhältnisse auf den Mittelbahnsteigen zeitnahe umzusetzen. Den Fahrgästen sollte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite bereitgestellt werden.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

13.18 Empfehlung Nr. 18 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, wegen festgestellter Abweichungen der tatsächlichen Positionierung der gelben Sicherheitslinien vom Soll-Zustand, die Lage der gelben Sicherheitslinien aus Sicherheitsgründen in allen Stationen umgehend nachzuprüfen und erforderlichenfalls zu korrigieren.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH überprüfte die Lage der gelben Sicherheitslinie in allen Stationen der Nebenbahn. Der Abstand des Randes der gelben Sicherheitslinie von der Gleisachse, der näher zur Bahnsteigkante lag, betrug lt. Angaben der WIENER LOKALBAHNEN GmbH einheitlich bei 2,10 m. Der Abstand des Randes der gelben Sicherheitslinie von der Gleisachse, der weiter von der Bahnsteigkante entfernt war, belief sich einheitlich auf 2,20 m.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.19 Empfehlung Nr. 19 aus dem Erstbericht

Wegen einer unklaren Darstellung auf der Fahrzielanzeige in den Stationen hatte der StRH Wien der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die Fahrtrichtung des Zuges künftig in geeigneter Form auf der Anzeige zu symbolisieren.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH tauschte die Fahrzielanzeiger in allen Stationen der Nebenbahn aus. Die Abbildung 14 zeigt am Beispiel der Haltestelle Möllersdorf Lokalbahn vom 18. März 2019 noch einen Fahrzielanzeiger vor der Umstellung. Am neuen Fahrzielanzeiger war die Fahrtrichtung durch einen Pfeil symbolisiert und war somit klar ersichtlich. Die Abbildung 15 zeigt den Fahrzielanzeiger der Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd vom 5. Mai 2023. Die Empfehlung wurde umgesetzt.

Abbildungen 14 und 15: Fahrzielanzeiger vor der Umstellung (oben) und nach der Umstellung (unten)



Quelle und Darstellung: StRH Wien

13.20 Empfehlung Nr. 20 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, festzulegen, in welcher Form den erhöhten Anforderungen an Wartegelegenheiten in Bahnhöfen gegenüber jenen in Haltestellen gemäß EisbBFG entsprochen werden kann.

In den Bahnhöfen Vösendorf-Siebenhirten, Wiener Neudorf, Guntramsdorf Lokalbahn und Traiskirchen-Lokalbahn waren Warteräume vorhanden. Die Warteräume standen den Fahrgästen lt. WIENER LOKALBAHNEN GmbH zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr zur Verfügung. Vandalismus konnte zu vorübergehenden Sperren der Warteräume führen. Die Toilettenanlagen wurden barrierefrei umgestaltet. Behinderte konnten sie mittels EuroKey benützen.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.21 Empfehlung Nr. 21 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, die Fahrgäste über die Außerbetriebnahme und die Wiederinbetriebnahme von Aufzugsanlagen in den Stationen ausreichend zu informieren.

Auf der Homepage der WIENER LOKALBAHNEN GmbH war eine Sperre des Aufzuges der Haltestelle Schedifkaplatz für den Zeitraum vom 27. September 2021 bis März 2022 angegeben, wie die Durchsicht am 28. August 2024 der ab 25. Mai 2020 archivierten Pressemeldungen ergab. Die Aufzugssperre war am 31. August 2021 publiziert worden. Diese Information war insbesondere für behinderte Fahrgäste wesentlich, um sich rechtzeitig auf die damit verbundenen Unannehmlichkeiten einstellen zu können. Der betroffene Aufzug wurde von der WIENER LINIEN GmbH & Co KG betrieben. Die Haltestelle Schedifkaplatz war nicht prüfungsgegenständlich. Für die Nebenbahnstrecke gab es auf der Homepage eine am 25. Juli 2022 publizierte Information über die Außerbetriebnahme eines Treppenlifts wegen Umbauarbeiten am Stiegenaufgang der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt. Die Barrierefreiheit des Zuganges zum Inselbahnsteig der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt wurde zu Schulbeginn am 5. September 2022 durch die am selben Tag publizierte Inbetriebnahme erreicht.

Einer Aufstellung der WIENER LOKALBAHNEN GmbH über Störungen der von ihr betriebenen Aufzüge war zu entnehmen, dass der Aufzug in der Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd im Zeitraum vom 24. Jänner 2022 bis 2. Mai 2023 insgesamt 34 Störungen hatte, jener in der Gutheil-Schoder-Gasse im Zeitraum vom 14. Jänner 2022 bis 9. März 2023 insgesamt 26 Störungen. Wie lange die Störungen dauerten bzw. wie viel Zeit verging, bis die Fahrgäste über die spontan aufgetretenen Störungen von Aufzügen informiert werden konnten, konnte in Ermangelung diesbezüglicher Aufzeichnungen nicht mitgeteilt werden. Die Fahrgäste würden lt. WIENER LOKALBAHNEN GmbH über das Zentralstellwerk durch Ansagen in den Zügen und durch entsprechende Hinweise auf den Fahrzielanzeigern über nicht funktionierende Aufzüge informiert werden. Behinderte Personen, die die sprachaktivierte App der WIENER LOKALBAHNEN GmbH nützten, konnten sich lt. Auskunft der WIENER LOKALBAHNEN GmbH auf ihren Handys oder Notebooks den Abfahrtsmonitor der Haltestellen anzeigen bzw. vorlesen lassen. Rollstuhlfahrende bzw. andere behinderte Personen hätten somit grundsätzlich die Möglichkeit, vor Durchführung einer Fahrt zu prüfen, ob beispielsweise der Aufzug in der stark frequentierten Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd eine Störung hatte.

Die Empfehlung wurde umgesetzt.

13.22 Empfehlung Nr. 22 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, bei der Aufstellung von Fahrscheinautomaten künftig auf die Unterfahrbarkeit durch Fußteile von Rollstühlen zu achten. Damit hätte eine barrierefreie Benützung der Fahrscheinautomaten durch Rollstuhlfahrende gemäß ÖNORM B 1600 - „*Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen*“ (Ausgabedatum: 1. April 2017) ermöglicht werden sollen.

Auf der stark frequentierten Haltestelle Vösendorf Shopping City Süd wurden zwei Fahrscheinautomaten im Oktober 2021 unterfahrbar ausgeführt, einer davon ist in der Abbildung 16 mit Aufnahmedatum vom 5. Mai 2023 dargestellt. Auf den seit dem Erstbericht modernisierten Haltestellen Schönbrunner Allee, Maria Enzersdorf Südstadt und Neu Erlaa wurden keine unterfahrbaren Fahrscheinautomaten aufgestellt. Die Abbildung 17 zeigt einen nicht unterfahrbaren Fahrscheinautomaten in der Haltestelle Schönbrunner Allee mit Aufnahmedatum 16. März 2023.

Abbildungen 16 und 17: Unterfahrbarer Fahrscheinautomat (links); nicht unterfahrbar (rechts)



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Die Empfehlung befand sich lt. WIENER LOKALBAHNEN GmbH noch in Umsetzung.

13.23 Empfehlung Nr. 23 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, für hochgradig sehbehinderte und blinde Personen 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 hätten 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 sollen.

Die Anbringung von taktilen Informationen in Brailleschrift und in taktiler Normalschrift an Handläufen erfolgte in der nach der Erstprüfung modernisierten Haltestelle Neu Erlaa noch nicht (s. Punkt 13.11). Die Umsetzung wäre aber weiterhin geplant.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, für hochgradig sehbehinderte und blinde Personen 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.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

13.24 Empfehlung Nr. 24 aus dem Erstbericht

Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH in seinem Erstbericht empfohlen, 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.

In der Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz wurde nach Prüfung auf Realisierbarkeit durch die WIENER LOKALBAHNEN GmbH aufgrund der vorhandenen örtlichen Verhältnisse kein Behindertenparkplatz umgesetzt.

Ob in den Stationen Neu Erlaa, Wiener Neudorf und Tribuswinkel-Josefsthal Behindertenparkplätze umgesetzt werden könnten, wurde von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH geprüft. Sie kam diesbezüglich aber noch zu keinen abschließenden betriebsinternen Prüfungsergebnissen. Die Umsetzung der Empfehlung wäre lt. WIENER LOKALBAHNEN GmbH noch geplant, wobei aber eine zusätzliche Versiegelung von Flächen möglichst vermieden werden sollte.

Mit Stand vom 7. August 2024 waren in der noch nicht modernisierten Haltestelle Tribuswinkel-Josefsthal und in dem bis auf den Warteraum noch nicht modernisierten Bahnhof Wiener Neudorf noch keine Behindertenparkplätze am Bahnhofsgrund vorhanden. Eine Realisierbarkeit von Behindertenparkplätzen wurde in diesen Stationen von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH nicht ausgeschlossen, deren mögliche Umsetzung aber auch noch nicht bestätigt.

Die modernisierte Haltestelle Neu Erlaa hatte mit Stand vom 7. August 2024 noch keinen Behindertenparkplatz. Aufgrund vorhandener betriebseigener Grundflächen im Umfeld der Haltestelle erschien die nachträgliche Errichtung eines Behindertenparkplatzes aus der Sicht der WIENER LOKALBAHNEN GmbH nicht unmöglich zu sein.

Die Empfehlung zur Prüfung war z.T. umgesetzt.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl 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 und Tribuswinkel-Josefsthal nachgeholt werden kann.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

13.25 Empfehlung Nr. 25 aus dem Erstbericht

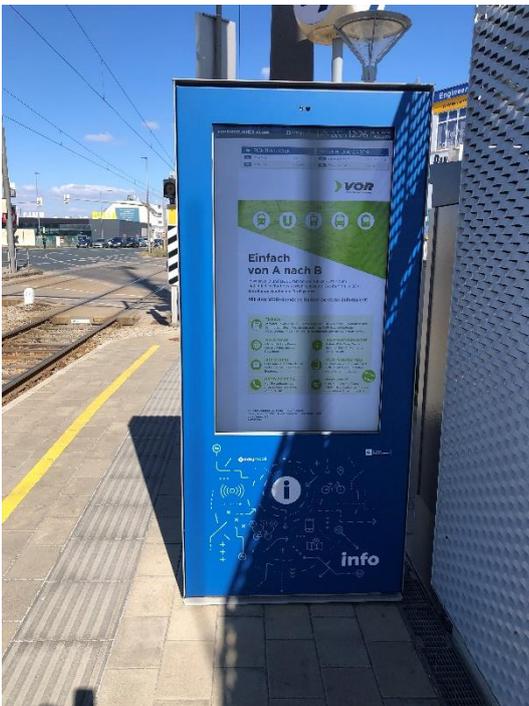
Die taktilen Bodenindikatoren hatten z.T. zu knappe Abstände zu Hindernissen wie beispielsweise zu Stützen von Wartekojen aufgewiesen. Der StRH Wien hatte der WIENER LOKALBAHNEN GmbH deshalb in seinem Erstbericht empfohlen, bei der Gestaltung und Ausstattung von Stationen künftig die diesbezüglichen Regeln der ÖNORM V 2102 - „Taktile Bodeninformationen (TBI), technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen“ (Ausgabedatum: 1. August 2018) zur Anwendung zu bringen. Außerdem hätten die vorhandenen Hindernisse für blinde Personen beseitigt bzw., deren Anzahl sukzessive reduziert werden sollen. Beispielsweise lassen sich Abfallbehälter, die für blinde Personen ein Hindernis darstellen, relativ einfach an anderen Stellen anbringen.

Die WIENER LOKALBAHNEN GmbH teilte mit, dass Hängemistkübel, die Hindernisse im Bereich taktiler Bodeninformationen gebildet hatten, gedreht worden waren bzw. teilweise durch Standmistkübel an geeigneter Stelle ersetzt worden waren.

Der StRH Wien prüfte in den nach dem Erstbericht modernisierten Haltestellen Schönbrunner Allee, Maria Enzersdorf Südstadt und Neu Erlaa die Abstände der taktilen Bodeninformationen zu Hindernissen. 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 senkrechten Stützen der Dachkonstruktion von der taktilen Sicherheitslinie betrug in der Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt nur rd. 20 cm, wie Messungen der Prüfenden des StRH Wien ergaben. In der Haltestelle Neu Erlaa waren die Abstände zu Hindernissen mit rd. 40 cm ausreichend dimensioniert. Das traf auch für den Bahnsteig der Haltestelle Schönbrunner Allee in Fahrtrichtung Wien Oper mit einer Ausnahme zu. Der Abstand der Informationssäule war anstelle von mindestens 40 cm nur rd. 25 cm vom äußeren Rand der taktilen Bodeninformation entfernt (s. Abbildung 18). Die Informationssäule war daher für blinde Personen ungeeignet aufgestellt worden.

Abbildung 18: Informationssäule mit zu knappem Abstand zur taktilen Bodeninformation am 16. März 2023



Quelle und Darstellung: StRH Wien

Die Empfehlung war nur z.T. umgesetzt.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl, 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.

Die **Stellungnahme** zu dieser Empfehlung wurde im Punkt Zusammenfassung der Empfehlungen eingearbeitet.

14. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Die Prüfungsbefugnis des StRH Wien in Bezug auf die Sicherheitskontrolle wäre im Gesellschaftsvertrag der WIENER LOKALBAHNEN GmbH zu ergänzen (s. Punkt 1.4).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Nach Rücksprache mit der Rechtsabteilung der Konzernleitung wird eine Aufnahme der Sicherheitsprüfung (nach dem Muster der WIENER LINIEN GmbH & Co KG) konzernweit im Jahr 2025 diskutiert. Im Jahr 2025 wird ohnehin eine Anpassung der Gesellschaftsverträge zur Implementierung des Wiener Corporate Governance Kodex erforderlich.

Empfehlung Nr. 2:

Wegen z.T. immer noch abweichender Stationsbezeich

nungen auf den Stationsschildern und am Fahrplan wären die Stationsbezeichnungen künftig einheitlich zu verwenden (s. Punkt 5.2).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Die fehlenden Bindestriche bei Pfaffstätten-Rennplatz, Guntramsdorf-Lokalbahn und Traiskirchen-Lokalbahn werden in neuen Fahrplanaushängen und anderen Informationsmaterialien angeglichen. Die Stationsbezeichnung Vösendorf SCS war bisher am Fahrplanaushang in den Stationen aus Platzgründen abgekürzt. Für neue Produktionen werden die WLB eine Anpassung vornehmen, damit die Bezeichnung voll ausgeschrieben dargestellt werden kann.

Empfehlung Nr. 3:

Eine Notrufsäule sollte schon bei der Inbetriebnahme von Stationen vorhanden und funktionstüchtig sein (s. Punkt 9.6).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Die Notwendigkeit einer Notrufsäule auf den Bahnsteigen wurde nach interner Prüfung in diversen Richtlinien und Gesetzen nicht gefunden. Bei der Säule auf den Stationen der Wiener Lokalbahnen (Badner Bahn) handelt es sich genau genommen um eine Infosäule. Mittels dieser kann - im Bedarfsfall - eine Sprechverbindung zum Zentralstellwerk in Wiener Neudorf aufgebaut werden und die Kolleginnen

bzw. Kollegen können mittels Kameras in den Stationen auch eine visuelle Verbindung aufbauen. Nichtsdestotrotz wird künftig darauf geachtet, dass die Infosäule bei der Inbetriebnahme neuer Bahnsteige schon aktiv ist.

Empfehlung Nr. 4:

Die gelbe Konturmarkierung an der Fahrzeug-Fußbodenkante im Bereich der Türöffnung wäre in ausreichend kleinen Zeitabständen auf ihren Zustand und ihre Kontrastwirkung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu erneuern (s. Punkt 10.3).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Dieser Empfehlung wird mittels häufigerer Prüfung, Reinigung und im Bedarfsfall Neuanbringung der Kontrastmarkierung nachgekommen.

Empfehlung Nr. 5:

Taktile Bodeninformationen und Stufenmarkierungen sowie die gelben Sicherheitslinien wären in den Stationen in ausreichend kleinen Zeitabständen auf ihren Zustand zu überprüfen und erforderlichenfalls zu erneuern (s. Punkte 12.1 und 12.2).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Die taktilen Bodeninformationen vor Stiegenantritten und die Stufenmarkierungen werden derzeit erneuert. Künftig wird der Zustand mittels häufigerer Kontrollen überwacht und somit im Bedarfsfall zeitnah erneuert. Gleiches gilt für

die gelben Sicherheitslinien am Bahnsteig. Jene wurden dieses Jahr auf der gesamten Strecke erneuert und es wurde auch zusätzlich ein schwarzer Kontraststreifen markiert.

Empfehlung Nr. 6:

Durch Schulungsmaßnahmen und Aufsichtsmaßnahmen wäre sicherzustellen, dass Triebfahrzeugführende bei der an die Haltestelle Neu Guntramsdorf angrenzenden Eisenbahnkreuzung vorschriftsgemäß akustische Signale abgeben (s. Punkt 12.5).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Die rechtliche Notwendigkeit des Pfeifsignals wird in den Jahresschulungen der Triebfahrzeugführenden künftig besonders hervorgehoben. Eine regelmäßige Prüfung an der besagten Eisenbahnkreuzung vor Ort wird ebenso durchgeführt.

Empfehlung Nr. 7:

Die Abweichung von den TSI PRM im Zusammenhang mit der Anbringung von Kurzinformationen in Brailleschrift oder in taktiler Schrift auf Handläufen, wie sie zuletzt in der modernisierten Haltestelle Neu Erlaa festgestellt worden war, wäre bei der Modernisierung weiterer Stationen zu vermeiden (s. Punkt 13.11).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Derzeit läuft ein Projekt zu taktilen Informationen auf Handläufen entlang der Strecke der Badner Bahn. Der Entwurf der Handlaufschilder liegt derzeit zur weiteren Abstimmung beim Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, NÖ und Burgenland. Eine Umsetzung ist noch Ende des Jahres 2024 bzw. Anfang des Jahres 2025 geplant.

Empfehlung Nr. 8:

Die Sanierung des schienengleichen Bahnsteigzuganges im Bahnhof Traiskirchen-Lokalbahn wäre aus Sicherheitsgründen umgehend vorzunehmen. Das wäre 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 13.13).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Die Spurrillenweite wurde kurzerhand schon geprüft und es wird derzeit noch die Größtweite von 85 mm eingehalten. Der Zustand wird bis zum nächsten Umbau in kürzeren Intervallen überprüft. Generell wird der Bahnhof Traiskirchen in den nächsten Jahren komplett saniert werden und es wird beim schienengleichen Übergang ein dem Stand der Technik entsprechendes System verbaut (z.B. Strail-Platten).

Empfehlung Nr. 9:

Die Modernisierung des Bahnhofes Wiener Neudorf wäre wegen der beengten Verhältnisse auf den Mittelbahnsteigen zeitnahe umzusetzen. Den Fahrgästen sollte eine dem Stand der Technik entsprechende Bahnsteigbreite bereitgestellt werden (s. Punkt 13.17).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Die Umsetzung dieser Empfehlung ist im zehnten mittelfristigen Investitionsprogramm (MIP) berücksichtigt und wird voraussichtlich bis zum Jahr 2030 erfolgen.

Empfehlung Nr. 10:

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 13.23).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Derzeit läuft ein Projekt zu taktilen Informationen auf Handläufen entlang der Strecke der Badner Bahn. Der Entwurf der Handlaufschilder liegt derzeit zur weiteren Abstimmung beim Blinden- und Sehbehindertenverband Wien, NÖ und Burgenland. Eine Umsetzung ist noch Ende des Jahres 2024 bzw. Anfang des Jahres 2025 geplant.

Hinweis: Bei der Badner Bahn gibt es keine Bahnsteigbezeichnung, stattdessen wird die Gleisbezeichnung verwendet. Diese wird es auch auf der taktilen Information auf den Handläufen geben.

Empfehlung Nr. 11:

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 und Tribuswinkel-Josefsthal nachgeholt werden kann (s. Punkt 13.24).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

In der Station Neu Erlaa gibt es derzeit keine Möglichkeit auf dem Grund der Wiener Lokalbahnen einen barrierefreien Stellplatz zu errichten. Beim Bahnhof Wiener Neudorf entstehen bei der Umgestaltung des Vorplatzes beim Bahnhof gerade neue barrierefreie Stellplätze. In Tribuswinkel-Josefsthal gibt es bei der bestehenden P&R-Anlage barrierefreie Stellplätze. Die Umsetzung von weiteren barrierefreien Stellplätzen bei den besagten Verkehrsstationen wird intern geprüft.

Empfehlung Nr.12:

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 besei-

tigt bzw. deren Anzahl sukzessive reduziert werden (s. Punkt 13.25).

Stellungnahme der WIENER LOKALBAHNEN GmbH:

Aus Platzgründen zu öffentlichen Straßen bzw. zu benachbarten Grundstücken wurden die Mindestmaße zu Aufbauten an den Stationen selten bzw. nicht immer eingehalten. Das kritischere Maß von taktiler Bodeninformation zur Sicherheitslinie wurde hingegen immer eingehalten. Dieser Empfehlung wird künftig nachgekommen sowie bei Neubauten kritischer hinterfragt und weitestgehend eingehalten werden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im November 2024