

**3490/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 25.04.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3547/J-NR/2002 betreffend genehmigte Beförderungsbedingungen für behinderte Menschen, die die Abgeordneten Haidlmayr und FreundInnen am 28. Februar 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Welche vom Bundesministerium als Aufsichtsbehörde genehmigten Beförderungsbedingungen, die eine Zugängigkeit von Niederflurfahrzeugen für RollstuhlfahrerInnen ohne Begleitperson sicher stellen, existieren derzeit in Österreich?

**Antwort**

Durch Inkrafttreten des neuen Kraftfahrlineiengesetz, BGBl. I Nr. 203/99, mit 1. Jänner 2000 fielen alle Kraftfahrlinien, die innerhalb eines Bundeslandes verkehren, in die Kompetenz des Landeshauptmannes. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist daher nur mehr Aufsichtsbehörde für Bundeslandgrenzen und Staatsgrenzen überschreitende Kraftfahrlinienverkehre. Bis zum 31. Jänner 1999 wurden keine Anträge auf Genehmigung besonderer Beförderungsbedingungen - diesfalls eine Beförderung von RollstuhlfahrerInnen ohne Begleitperson mit geeigneten Omnibussen des Kraftfahrlineiverkehrs - eingereicht.

Zur Zeit liegt jedoch dem Landeshauptmann von Wien und meinem Ressort (als Konzessionsbehörde für drei Omnibus-Linien des Stadtverkehrs, die auch das Bundesland Niederösterreich berühren) ein diesbezüglicher Antrag der Wiener Linien GmbH & Co KG vor.

**Frage 2:**

Welche Maßnahmen planen Sie, da nunmehr die Zuständigkeiten für Haupt-, Neben- und Straßenbahnen durch das Deregulierungsgesetz gesplittet sind, um einen einheitlichen Standard an Beförderungsbedingungen sicher zu stellen?

**Antwort:**

Für Haupt- und Nebenbahnen gelten die Bestimmungen des Eisenbahnbeförderungsgesetzes - EBG, BGBl. 180/1988 idgF, wonach die Eisenbahn die zu diesem Gesetz notwendigen näheren Bestimmungen als Beförderungsbedingungen festzusetzen hat. Demzufolge kommt dem

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nur mehr für bestimmte abweichende Beförderungsbedingungen (näher geregelt im § 2 Eisenbahnbeförderungsgesetz) eine Zuständigkeit zu.

Die seit 1.7.2000 geltende Straßenbahnverordnung 1999 enthält in Hinblick auf eine einheitliche Vollziehung u.a. auch Bestimmungen über Betriebsanlagen und Fahrzeuge, welche auch die Aspekte behinderter Menschen berücksichtigen.

**Frage 3:**

Welche Maßnahmen planen Sie als Verantwortlicher für Finanzmittel des Bundes nach dem ÖPNRV-G und Eigentümervertreter der ÖBB, um neben der organisatorischen und rechtlichen Möglichkeit die Voraussetzungen dafür zu schaffen, die tatsächliche Zugänglichkeit von Fahrbetriebsmitteln für RollstuhlfahrerInnen sicherzustellen? (Aufstellung von Qualitätskriterien).

**Antwort:**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass für die in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personengruppen in dem mit 1.1.2000 in Kraft getretenen Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) in Entsprechung der Empfehlungen des Grünbuches der Europäischen Kommission "Das Bürgernetz - Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa" ein eigener Abschnitt über Qualitätskriterien aufgenommen wurde, deren Erfüllung durch die einzelnen Verkehrsunternehmen eine Voraussetzung für Bundesförderungen des Betriebes zusätzlicher Verkehrsleistungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich sowohl im Schienen- als auch im Kraffahrlinienbereich darstellt.

Zur Förderung derartiger Verkehrsdienstleistungen, deren Bestellung durch die betreffenden Bundesländer und Gemeinden durchzuführen ist, werden vom Bund im Jahr 2002 Mittel in der maximalen Höhe von € 14.535.000,- zur Verfügung gestellt. Die Maximalförderhöhe des Bundes beträgt 50% der Bestellsumme und ist von der Einhaltung der im ÖPNRV-G definierten Qualitätskriterien abhängig. Die Anliegen der in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen finden sich dabei in folgenden, in der Bestimmung des § 31 leg. cit. festgeschriebenen Kriterien:

- Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen;
- Benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge und Fahrkartenausgabegeräte, gute Erreichbarkeit von Haltestellen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteige- und Haltestellenwege;
- Anbindung von wichtigen Fahrzielen an das öffentliche Regional- und Nahverkehrssystem.

Positive Beispiele für neu eingerichtete Verkehrsdienste, die mit Bundesmitteln aus dem ÖPNRV-G finanziert wurden und in denen die Belange behinderter Menschen voll umgesetzt wurden, sind u.a.:

- Citybus Baden (Niederflurbusse, Kneeling, Halteschlaufen für RollstuhlfahrerInnen),
- Stadtbus Zwettl (Niederflurbusse, Kneeling),
- Landbus Unterland, Vorarlberg (Niederflurbusse, Kneeling, Rampe),

- Linien 40, 52, 53 und 64 in Graz (Niederflurbusse, Kneeling, Rampe, Halteschlaufen für RollstuhlfahrerInnen, Rollstuhllehnwände, gesicherte Zugänge zu Haltestellen, gesicherte Aufstellflächen für RollstuhlfahrerInnen in Haltestellen).

Gemäß dem ÖPNRV-G wird auch der Einsatz alternativer Betriebsformen wie Anrufsammeltaxis und Rufbusse gefördert. Diese Betriebsformen bieten neben der erweiterten örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit auch den Vorteil der Möglichkeit zur individuellen Inanspruchnahme. So sind beispielsweise die Abholung von zu Hause oder der persönlichen Hilfestellung bei der Benutzung leichter zu realisieren. Ein positives Beispiel dafür ist das in einigen Kärntner Gemeinden bereits realisierte Projekt GO-Mobil. Weitere derartige Projekte in anderen Bundesländern befinden sich derzeit in der Planungs- bzw. Realisierungsphase.