



II-⁹⁵⁹² der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/47-4/89

4417 IAB
1990 -01- 02
zu 4543 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Partik-Pablé und Genossen vom 15.11.1989,
Zl. 4543/J-NR/1989, betreffend behindertenfeind-
licher U-Bahn-Bau in Wien

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1 bis 4:

"Wissen Sie, daß die Wiener U-Bahn nicht behindertengerecht gebaut wird?"

"Sind Sie nicht der Meinung, daß beim Neubau der U-Bahn die behindertengerechte Verwendung unabdingbar ist?"

"Was werden Sie tun, um die weitere Planung und den Bau der Wiener U-Bahn behindertengerecht zu gestalten?"

"Welche Möglichkeiten sehen Sie in Anbetracht dessen, daß der Bund zu 50 % die Finanzierung der Wiener U-Bahn trägt - die verantwortlichen Wiener Politiker zu veranlassen, die U-Bahn behindertengerecht zu bauen?"

Die Oberste Eisenbahnbehörde meines Ressorts ist grundsätzlich nicht in die Planungen für Straßen- und U-Bahnen eingebunden. Am eisenbahnbehördlichen Verfahren sind neben Parteien, Sachverständigen, Vertretern der verschiedenen

- 2 -

Magistrate und Institutionen auch Bezirksvertreter zur Wahrung der Interessen der Bevölkerung beteiligt. Seitens der ho. Amtssachverständigen wird jedenfalls weiterhin insbesondere im Zusammenhang mit der eisenbahnfachlichen Prüfung der vorgelegten Projekte auf die möglichst genaue Einhaltung der entsprechenden Normen geachtet werden.

Das Problem, daß in die Fahrzeuge der U6 nicht niveaugleich, sondern nur über Stufen eingestiegen werden kann, ergibt sich daraus, daß aufgrund der gegebenen Bedingungen die U6-Stammstrecke, die ja schon im Schienenverbundvertrag 1979 als U6 enthalten ist, derzeit nur mit E6/C6 (2 Richtungs-Einmann-gelenktriebwagen/Großraum-Gelenkbeiwagen)-Garnituren befahren werden kann. Bei den anderen, von alten Strecken unabhängigen U-Bahnlinien ist bekanntlich der Einstieg in die Fahrzeuge ohne Stufe möglich.

Zur Zeit, als das U-Bahn-Grundnetz (U1, U2 und U4) gebaut wurde, plante man weltweit Aufzüge nur in Stationen mit besonderer Bedeutung und bei besonders großen Höhenunterschieden. Da in der Folge an den in Betrieb befindlichen Linien sowohl in Wien als auch im Ausland das wachsende Bedürfnis nach einer Aufstiegshilfe für ältere und behinderte Menschen sowie Eltern mit Kindern erkennbar wurde, plante man beim Neubau der U3 und U6 in jeder Station eine Liftanlage, sofern ein ebener Zugang (z.B. über Rampen) nicht möglich ist.

Weiters wurde untersucht, die alten Stationen mit Aufzügen nachzurüsten, was aber je nach Stationslage und Stationsform einen relativ hohen finanziellen Aufwand erfordert.

Die Gebäude der Linie U6 wurden nachträglich mit Aufzügen ausgerüstet, was insbesondere auch Behinderten und älteren Menschen zugute kommt.

Hinsichtlich des angesprochenen Schienenverbundvertrages 1979, wonach der Bund 50 % der Errichtungskosten für U3 und

- 3 -

U6 trägt, ist der Vollzugsausschuß zur Koordinierung und Klärung der im Zusammenhang mit dem Schienenverbundprojekt (ÖBB und Wiener U-Bahn) auftretenden Fragen eingesetzt, in dem der Bund durch das BM für Finanzen vertreten ist. Ich werde daher im Wege des Vollzugsausschusses die aufgeworfenen Fragen erörtern lassen und deponieren, daß der Bund soweit wie möglich und wirtschaftlich vertretbar auf behindertengerechte Ausgestaltung der U-Bahn Wert legt.

In diesem Zusammenhang stellt sich aber auch im Hinblick auf die Beförderungsmöglichkeiten bei anderen öffentlichen Verkehrsmitteln die Frage, ob die Beförderung von Rollstühlen abhängiger Menschen durch Sonderdienste nicht die geeignetste Lösung wäre.

Wien, am 29. Dezember 1989

Der Bundesminister

