

251/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 243/J - NR/2000, betreffend fehlende Hubplattformen auf österreichischen Bahnhöfen, die die Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 14. Jänner 2000 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich, auf Grund der mir vorgelegten Unterlagen, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Wie mir die ÖBB mitteilen, verfügen derzeit 87 Bahnhöfe über insgesamt 94 behindertenfreundliche Rollstuhlhebelifte. Eine genaue Auflistung siehe Beilage 1.

Zu den Fragen 2 und 3:

Ja. Die Bahnhöfe, in denen eine mechanische Ein - bzw. Ausstiegshilfe kostenlos angeboten wird bzw. jene Bahnhöfe, die besetzt oder unbesetzt sind, sind im aktuellen Inlandsfahrplan („Kursbuch“) sowie im Behindertenführer der ÖBB aufgelistet. Dieser Behindertenführer ist kostenlos in Bahnhöfen erhältlich.

Zu Frage 4:

Unabhängig vom Verkehrsunternehmer stellt ein nichtvorhandener barrierefreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, also auch in Kraftfahrlinienbussen, eine Diskriminierung dar.

Grundsätzlich ist dazu Folgendes festzustellen:

- Die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel liegt in der ausschließlichen betrieblichen Disposition der ÖBB. Wie mir die ÖBB mitteilen, sieht deren Fahrzeugbeschaffungsprogramm den sukzessiven Ankauf von behindertengerechten Autobussen vor. 2000 erfolgt die Indienststellung von insgesamt 16 Bussen mit entsprechendem Niederflureinstieg. Sie werden insbesondere im Umland von Ballungsräumen eingesetzt.
- Würde den ÖBB bzw. anderen Kraftfahrlinienunternehmen die Verpflichtung zur Anschaffung behindertengerechter Omnibusse (also die Verpflichtung zur Beförderung einer bestimmten Bevölkerungsgruppe) auferlegt, wäre diese Verpflichtung unbedingt im Lichte der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs i.d.F. der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 zu sehen:

Verkehrsunternehmen können gemäß Art. 4 Abs. 1 dieser Bestimmung die völlige oder teilweise Aufhebung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes (= Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht) beantragen, wenn ihnen aus dieser Verpflichtung wirtschaftliche Nachteile erwachsen. Die Mitgliedstaaten haben sodann diese Verpflichtungen aufzuheben.

Gemäß Art. 5 Abs. 1 erwachsen aus der Beförderungspflicht wirtschaftliche Nachteile⁷ wenn die Verringerung der Belastungen, die durch die völlige oder teilweise Aufhebung dieser Verpflichtung zu einer Leistung erreicht werden kann, stärker ist als der Rückgang der sich aus dieser Aufhebung ergebenden Einnahmen.

Für die Anwendung von Beförderungsbedingungen im Personenverkehr, die im Interesse bestimmter Bevölkerungsgruppen auferlegt worden sind, sieht

der Abschnitt III dieser Verordnung sodann Ausgleichsregelungen und -zahlungen vor.

Dies bedeutet, daß vor Inkraftsetzen erforderlicher legislatischer Änderungen deren finanzielle Bedeckung im gesamten Umfang gesichert sein muß. Ohne diese ist mit Verkehrsrücknahmen zu rechnen, die alle Fahrgäste und somit den gesamten öffentlichen Verkehr treffen würden.

Überdies gibt es nach ho. Kenntnis derzeit europaweit noch keine typisierten Busse mit Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer. Es gibt unterschiedliche Systeme, die mehr oder weniger sicher und vor allem mehr oder weniger störungsanfällig sind. Unter anderem ist der Einbau von Hebebühnen zwar möglich, doch haben sich diese als nicht absolut betriebssicher erwiesen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß derzeit über den Vorschlag für die Änderung der Richtlinie 70/156/EWG (besondere Vorschriften für Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen) beraten wird. Einer der Diskussionspunkte betrifft die Regelung der Zugänglichkeit der Fahrzeuge durch Behinderte.

In Städten werden seit einiger Zeit und nach Maßgabe der finanziellen Mittel Niederflurbusse eingesetzt, die das Einsteigen eingeschränkt mobiler Fahrgäste bzw. das Einsteigen mit Kinderwagen und das Einsteigen von Rollstuhlfahrern mit Begleitperson wesentlich erleichtern. Der Einsatz von Niederflurbussen ist technisch und topographisch bedingt nur eingeschränkt möglich. Der Niederflerbus stellt ein typisches Spezialfahrzeug für den Stadtverkehr dar. Für den Regionalverkehr werden entsprechend den dort geltenden Anforderungen Betriebsmittel eingesetzt, die hauptsächlich über Sitzplätze verfügen, um auch bei höheren Geschwindigkeiten eine sichere Beförderung der Fahrgäste zu ermöglichen.

Weiters sind auch nicht alle Haltestellen mit erhöhten Auftrittsflächen ausgestattet. So müßten einerseits alle Haltestellen entsprechend adaptiert und andererseits alle Fahrbetriebsmittel - soweit dies technisch möglich ist - adaptiert bzw. ausgetauscht werden.

Zu Frage 5:

Die aktuellen ÖBB - Statistiken dokumentieren ein steigendes Personenverkehrs - aufkommen:

Beförderte Personen (Schiene und BahnBus)

1998: 272,0 Mio

1999*: 272,2 Mio

* vorläufiges Ergebnis

Anlage konnte nicht gescannt werden!!