

3207/AB XXI.GP

Eingelangt am: 13.02.2002

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3215/J-NR/2001 betreffend unzureichende Berücksichtigung der berechtigten Anliegen behinderter (und nichtbehinderter) Menschen in aktuellen Entscheidungsprozessen im Verkehrsbereich, die die Abgeordneten Lichtenberger und FreundInnen am 13. Dezember 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Vorweg darf ich zur Anführung des Artikels 7 Absatz 1 der österreichischen Bundesverfassung, wonach niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf und die Republik (Bund, Länder und Gemeinden) sich dazu bekennt, die Gleichbehandlung von behinderten und nichtbehinderten Menschen in allen Bereichen des täglichen Lebens zu gewährleisten, auf meine Ausführungen in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2873/J-NR/2001 hinweisen. Darin wurde bereits - wie mehrfach - festgehalten, dass im Zuge der eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren bei der Prüfung der Einreichprojekte unter Einbeziehung der ÖNORMEN, der Dienstvorschriften und der Dienstbehelfe der Eisenbahnunternehmen auch auf die behindertengerechte Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen Bedacht genommen wird. Grundsätzlich ist es jedoch eine Entscheidung der Leitung des Unternehmens für in der Mobilität beeinträchtigte Personen entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Auch in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2671/J-NR/2001 habe ich bereits ausgeführt, dass laut Auskunft der ÖBB der Mobilität behinderter Menschen seit Jahren Rechnung getragen und Fahrzeuge und Anlagen in Zusammenarbeit mit den Interessensvertretungen der Behinderten und dem Österreichischen Normungsinstitut auf spezielle Erfordernisse dieser Kundengruppe ausgerichtet werden. So konnten zahlreiche Initiativen gesetzt werden und bestehende Einrichtungen bzw. Leistungen an die Bedürfnisse angepasst werden. Im Zusammenhang mit der Bahnhofsoffensive, in deren Rahmen nunmehr in den nächsten Jahren die frequenzstärksten Bahnhöfe Österreichs grundlegend modernisiert werden sollen, wird zur Zeit ein Behindertenkonzept erarbeitet, das allgemeine Richtlinien über die behindertengerechte Ausstattung von Bahnhöfen enthält. So wurde unter anderem ein "taktiles Leitsystem für sehbehinderte und blinde Menschen auf Bahnsteigen der ÖBB" von der ÖAW (österreichische Arbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheit visuell behinderter Menschen) u.a. mit den ÖBB entwickelt, das große Anerkennung fand.

Fragen 1,2,3, und 4:

Welche Maßnahmen zugunsten älterer und behinderter Menschen im Verkehrsinfrastrukturbereich sind in dem am 12.12.2001 dem Nationalrat präsentierten "Konjunkturpaket" der FPÖVP-Regierung im einzelnen enthalten und mit welchen Summen sind diese für welchen Zeitraum dotiert?

Stimmt es, dass im sogenannten "Generalverkehrswegeplan" keine Maßnahmen zugunsten älterer oder behinderter Menschen aufgenommen wurden?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, welche detaillierten Maßnahmen werden enthalten sein und unter welchen anders benannten "horizontalen" oder sonstigen Projekttiteln sind diese im einzelnen konkret enthalten?

Antwort:

Ziel des Generalverkehrsplanes ist ein koordinierter Ausbau der hochrangigen Verkehrsnetze zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts, zur Entlastung der Straße und damit der Umwelt, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit usw.

Es sind dabei auch konkrete Einzelmaßnahmen zugunsten älterer oder behinderter Menschen vorgesehen.

Zu dem am 12. 12. 2001 dem Nationalrat präsentierten Konjunkturpaket wird auf die folgenden durchgeführten Maßnahmen der ÖBB für behindertengerechte barrierefreie Ausstattung hingewiesen:

Entwicklung und Einbau eines Blindenleitsystemes, bei dem sowohl die Entwicklung als auch der Einbau entsprechend den mit der österreichischen Selbsthilfeorganisation Blinden und sehbehinderten Menschen gemeinsam entwickelten Vorgaben erfolgte.

- Ein zwischen den österreichischen Bundesbahnen und 10 Selbsthilfeorganisationen gemeinsam entwickeltes Pflichtenheft für eine Ausschreibung von Liften.

Frage 5:

Stimmt es, dass beim vom Personenaufkommen her größten österreichischen Bahnhof (Meidling) der ÖBB nur bei einem der 2 Bahnsteigzugänge Lifte eingebaut werden und daher bei einem Liftdefekt der betroffene Bahnsteig für RollstuhlfahrerInnen nicht erreichbar bzw. zu verlassen wäre?

Antwort:

Der Bahnhof Wien Meidling wird nach erfolgten Umbau (Realisierung vsl. 2007) über insgesamt vier Inselbahnsteige verfügen. Davon erhalten drei Inselbahnsteige auf der westlichen Seite des Bahnhofs im Bereich des U 6-Personengeschoßes jeweils zwei Lifte. Sollte einer der beiden Lifte nicht benutzbar sein, können sowohl Rollstuhlfahrer wie auch Mütter mit Kinderwagen den Bahnsteig mit dem anderen Lift verlassen. Im Bereich des Bahnsteigs 1/11, der ausschließlich dem Schnellbahnverkehr dient, ist aus Platzgründen nur der Einbau eines Lifts möglich. Zusätzlich wird die Erreichbarkeit von der Eichenstraße (sowohl für Rollstuhlfahrer wie auch für Mütter mit Kinderwagen) durch die Adaptierung eines Gepäcklifts entscheidend verbessert.

Frage 6:

Wie sieht die diesbezügliche Situation bzw. wie sehen die diesbezüglichen Pläne für die fünfzehn nach dem Personenaufkommen größten Bahnhöfe Österreichs aus?

Antwort:

In dem nunmehr vorliegenden Konzept für das Programm "Bahnhofsoffensive", welches letztendlich als Entscheidungsgrundlage für die bereits erlassene Übertragungsverordnung an die österreichischen Bundesbahnen herangezogen wurde, ist zunächst die Modernisierung der 11 frequenzstärksten Bahnhöfe Österreichs (Linz Hauptbahnhof, Graz Hauptbahnhof, Innsbruck Hauptbahnhof, Bahnhof Wien Mitte, Bahnhof Feldkirch, Wiener Neustadt, Wels Hauptbahnhof,

Krems a.d. Donau, Baden, Klagenfurt Hauptbahnhof, Leoben Hauptbahnhof) vorgesehen, wobei auch im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren auf die Belange des behindertengerechten Ausbaues Bedacht genommen werden wird. Dazu zählen z.B. behindertengerechte Zugänge, Neugestaltung von Bahnsteigzugängen, Adaptierung von Bahnsteigen, Neubau bzw. Adaptierung von Aufnahmegebäuden, Einbau von Rolltreppen, Liftanlagen.

Seitens der ÖBB ist der Einbau von behindertenfreundlichen Liftanlagen insbesondere in den nachstehenden Bahnhöfen vorgesehen:

- Wien Mitte
- Wien Nord
- Wien Meidling
- St. Pölten Hbf.
- Wiener Neustadt Hbf.
- Linz Hbf.
- Wels Hbf.
- Salzburg Hbf.
- Innsbruck Hbf.
- Klagenfurt Hbf.

Fragen 7, 8 und 9:

Stimmt es, dass bei dem 20 bis 30 Milliarden Schilling umfassenden Projekt "Ausbau Unterinntal" der BEG (Brenner Eisenbahn GmbH) bei keiner der zu errichtenden bzw. umzubauenden Stationen auch nur ein einziger Lift eingebaut wird?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, welche Stationen werden auf welchen Bahnsteigen Lifte erhalten?

Antwort:

Der in der gegenständlichen Anfrage angesprochene Ausbau Unterinntal bezieht sich auf den Streckenabschnitt zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen der Zulaufstrecke Nord des Ausbaues der Eisenbahnachse München - Verona. Im Zuge des Bauvorhabens werden zusätzlich zwei neue Streckengleise errichtet, die die bestehenden Bahnhöfe großräumig umfahren. Deshalb ist es auch notwendig zwei untergeordnete Haltestellen (Stans und Volders-Baumkirchen) zu verlegen. Diese Haltestellen erhalten entsprechend den Vorgaben des zur Zeit betriebsführenden Unternehmens der Strecke jeweils einen Mittelbahnsteig mit einer Länge von 150 m und eine behindertengerechte Zugangsrampe. Die Zugänge zu den Haltestellen werden entsprechend der ÖNORM B 1600 ff "Bauliche Maßnahmen für körperbehinderte und alte Menschen" geplant.

Frage 10:

Wie ist in Österreich die Zulassung neuer Eisenbahnwaggons geregelt, unter spezieller Bezugnahme auf Erfordernisse behinderter Menschen, und welche Änderungen zugunsten dieser gab es in den vergangenen fünf Jahren?

Antwort:

Die behördliche Zulassung von Eisenbahnrollmaterial einschließlich der hier angesprochenen Waggons ist im Eisenbahngesetz 1957 idgF. geregelt, das eine behördliche Genehmigung nur unter der Voraussetzung der Einhaltung der Sicherheit und Ordnung sowie des Standes der Technik vorsieht. Dieser ist in einer zunehmenden Zahl von Normen, v.a. für den grenzüberschreitenden Verkehr aber nach wie vor in Merkblättern des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) festgeschrieben. Ein Teil davon behandelt u.a. auch Erfordernisse Mobilitätsbehinderter und ist einem laufenden Entwicklungsprozess unterworfen.

Auf dem Straßenbahnsektor hat sich international und daher auch in Österreich in den letzten Jahren die Niederflerbauweise als Stand der Technik durchgesetzt (Wien, Graz und Linz) sowie die Berücksichtigung von Mobilitätsbehinderten unter Berücksichtigung der individuellen Zugangsbedingungen (z.B. neue U-Bahngeneration für Wien). In der seit Mitte 2000 gültigen Straßenbahnverordnung ist u.a. eine rollstuhltaugliche Mindestbreite einer Einstiegtür verbindlich vorgeschrieben.

Frage 11:

Hat die zulassende Behörde Kontakt zu Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen?

Antwort:

Im Rahmen dieser Fahrzeugzulassungen hat die Behörde Kontakte mit der österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation sowie informell mit der Schweizer Fachstelle für Behinderte und öffentlichen Verkehr.

Frage 12:

Gibt es eine Verknüpfung von Fördermitteln ("Nahverkehrsverträge" etc.) mit behindertengerechter - barrierefreier Ausstattung?

Antwort:

Eine Verknüpfung von Fördermitteln mit behindertengerechter barrierefreier Ausstattung erfolgte in den Jahren 1997 bis 1999, wobei im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträge mit den ÖBB auch die zur Verfügungstellung und der Einsatz von speziell konstruierten Hebeliften für Körperbehinderte, besonders für Rollstuhlfahrer auf mehr als 70 Bahnhöfen in ganz Österreich sowie von eisenbahngerechten Fahr- und Tragsesseln für schwerst körperbehinderte Menschen auf insgesamt 20 Bahnhöfen, um das Heben in den Einstieg und die Durchfahrt durch enge Türen und Gänge im Zuge bis zum Sitzplatz zu ermöglichen, vereinbart wurde.

Für eine weitere Verpflichtung des Bundes zur Bereitstellung von Fördermittel für behindertengerechte barrierefreie Ausstattung mittels gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrages über das Jahr 1999 hinaus, sah sich der Bund nicht gezwungen, da die im gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag für die Jahre 1997 bis 1999 dafür normierten Fördermittel als ausreichend anzusehen waren bzw. sind.

Ungeachtet dessen bleibt es aber den Ländern und Gemeinden freigestellt, im Rahmen von Nahverkehrsverträgen Maßnahmen für behindertengerechte und barrierefreie Ausstattung mit den Österreichischen Bundesbahnen zu vereinbaren.

Gemäß § 11 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) sind für die Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung die jeweiligen Länder und Gemeinden zuständig. Gemäß §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 werden für allfällige dadurch notwendige zusätzliche Verkehrsdienstbestellungen seitens meines Ressorts Bestellförderungen in der Höhe von bis zu 50 % geleistet. Gemäß § 31 ÖPNRV-G ist dabei die Erfüllung von Qualitätskriterien eine Voraussetzung um die volle Förderhöhe zu erhalten. Die Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigter Personen ist eines dieser Qualitätskriterien.

Frage 13:

Ist die Neuanschaffung von Eisenbahnwaggons durch österreichische Bahnunternehmen verpflichtend mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe vorgesehen?

Antwort:

In diesem Zusammenhang darf ich auf die Ausführungen zu den Fragepunkten 11 und 12 verweisen.

International hat sich abgesehen von Schweden und vereinzelt Anwendungs-fällen (z.B. Brünigbahn Schweiz) die Kombination aus rollstuhl-tauglichem Fahrzeug mit bahnsteigseitiger (mobiler) Hebebühne als verlässlicher und angesichts unterschiedlicher Bahnsteighöhen vorteilhaftere Lösung etabliert. Fahrzeuggebundene Hebebühnen haben sich hingegen bei anderen europäischen Eisenbahnunternehmen bisher aus vielerlei Gründen (Zuverlässigkeitsproblem Platzbedarf, technische Komplexität) nicht durchgesetzt. Ein Alleingang Österreichs brächte diesbezüglich keine Vorteile. Für den Nahverkehr stehen in Österreich 240 Doppelstockwagen der ÖBB zur Verfügung, die ohne Hebebühne rollstuhltauglich sind. In den nächsten Jahren ist bei mehreren österreichischen Eisenbahnunternehmen (absehbar ÖBB, GKE, Stubaitalbahn) die Beschaffung von Personentriebwagen mit Niederflurbereich, der ebenfalls rollstuhltauglich ist, geplant.

Frage 14:

Die Zillertalbahn plant den Einbau einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen bei einem Fahrzeug. Werden andere Verkehrsunternehmen wie z.B. ÖBB, RoeEE/GYSEV, folgen, und wenn ja, wann?

Antwort:

Laut den mir vorliegenden Unterlagen der ÖBB, stellt die Nachrüstung eines fahrzeugseitigen Hubliftes bei der Zillertalbahn ein Pilotprojekt an einem einzigen Wagen für einen häufig verkehrenden Touristikzug dar. Da es in ganz Österreich keine direkt vergleichbaren Bedingungen (häufiger Einsatz von Nostalgiewagen, Halt an vielen Bahnhöfen usw.) gibt, ist es unwahrscheinlich, dass andere Eisenbahnunternehmen diesem Beispiel folgen werden, wenngleich seitens der ÖBB für künftige Neubaufahrzeuge des Nahverkehrs die Möglichkeit des Einbaus fahrzeugseitiger Hublifte derzeit geprüft wird.

Im Bereich der ÖBB sind gegenwärtig rund 80 Verkehrsstellen (primär Haupt- sowie wichtige Verkehrsknotenbahnhöfe) mit stationären Einstiegshilfen (Rollstuhl-Hebelifte) ausgestattet.

Der Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen bei künftigen Neubaufahrzeugen wird derzeit von den ÖBB eingehend geprüft.

Es werden verschiedene Systeme (mobile im Fahrzeug mitgeführte Rampe, fix im Fahrzeug montierter ausschwenkbarer Lift etc.) - insbesondere jedoch auch hinsichtlich des Investitionsaufwands - zu beurteilen sein.

Frage 15:

Bisher gibt es bei den ÖBB kaum Züge, bei denen man nicht in jedem Bahnhof auf beiden Seiten, d.h. auch ins Gleis hinein, aussteigen kann. In einigen Bahnhöfen, z.B. Wr. Neustadt, stiegen bis zum Beginn der Bauarbeiten der Bahnhofsoffensive viele Fahrgäste bewusst auf der falschen Seite aus, um schneller zum Ausgang bzw. Parkplatz zu gelangen. Wieso können nicht, wie z.B. in Deutschland verbindlich vorgeschrieben, die Türen der "falschen Zugsseite geschlossen gehalten werden, um Unfälle gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen zu verhindern?

Antwort:

Als Voraussetzung für eine Verhinderung des Aussteigens auf der "falschen Seite" ist eine entsprechende technische Ausrüstung aller Fahrzeuge im Zugverband erforderlich. Dies ist derzeit bei "Wendezügen" sowie bei den im Nahverkehr zum Einsatz kommenden Triebwagenzügen der Fall.

In Triebwagenzügen und Waggons jüngerer Bauart, sowie solchen, die in den letzten Jahren einer größeren Modernisierung unterzogen wurden, ist die geforderte Maßnahme auch bereits gesetzt (sogenannte seitenselektive Türblockierung). Dies gilt auch für die Lokomotiven der ÖBB. Im Fernverkehr wären hierfür entsprechend technisch harmonisierte Voraussetzungen erforderlich, wobei dies in internationalen Gremien erzielt werden könnte.

Mit seitenselektiven Türfreigabesystemen sind bei den ÖBB derzeit sämtliche Nahverkehrstriebwagen, Doppelstock-Nahverkehrswagen und Steuerwagen, alle einstöckigen Nahverkehrswagen und Steuerwagen für Wendezugbetrieb sowie Triebfahrzeuge der Baureihen 1142, 1014, 1016 und 2016 (Türsteuerungseinrichtungen) ausgerüstet.

Im Fernverkehr ist eine selektive Türsteuerung zur Zeit nicht installiert. Es wird zwar über das Thema Seitenselektivität in internationalen Normengremien diskutiert, eine finanzierbare und international umsetzbare technische Lösung ist derzeit aber nicht in Sicht.

Hiezu hat beispielsweise die Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH u.a. ausgeführt, dass bei der GKE bereits sämtliche personenbefördernde Züge mit einer automatischen Türschließeinrichtung versehen sind. Ein Öffnen der Türen ist nur nach Freigabe durch den Triebfahrzeugführer bei Stillstand des Fahrzeuges und im Bahnsteigbereich möglich. Damit wurde ein versehentliches oder auch bewusstes Aussteigen auf der falschen Bahnsteigseite ausgeschlossen.

Frage 16:

Wie viele rollstuhltaugliche Reisezugwaggons besitzt die ÖBB und wo werden sie eingesetzt?

Antwort:

Laut ÖBB werden die rollstuhlgerechten Reisewagen primär im Fernverkehr (bei rd. 90 Zügen) eingesetzt.

Im Nahverkehr bieten über 400 Fahrzeuge (z.B. Steuerwagen von Wendezügen, Elektro- und Dieseltriebwagen) eine Stellfläche für Rollstühle.

Fragen 17 und 18:

Welche Neuanschaffungen sind in diesem Bereich bei den ÖBB konkret eingeleitet bzw. geplant?

Wurden in den letzten Jahren konkret Neuanschaffungen im Bereich der ÖBB getätigt bzw. eingeleitet (Bestellung,...) die aus Einsparungsgründen ohne rollstuhltaugliche Ausrüstung formuliert wurden?

Antwort:

Das aktuelle Fahrparkprogramm der ÖBB sieht für den Nahverkehr mittelfristig die Beschaffung von neuen, behindertenfreundlichen Triebwagengarnituren vor. Der Einsatzbeginn ist für vsl. Mitte 2003 geplant.

Im Fernverkehr wird im Zuge des "Upgradings" sukzessive der behindertengerechte Umbau von Reisezug- und Steuerwagen durchgeführt.

Frage 19:

Warum sind so wichtige Ziele wie Graz bzw. Strecken wie Wien-Graz kaum per Bahn mit dem Rollstuhl erreichbar bzw. benutzbar? Wieviele Verbindungen gibt es pro Tag zwischen Wien und Graz, immerhin der größten und zweitgrößten Stadt Österreichs, die für RollstuhlfahrerInnen konkret benutzbar bzw. eingerichtet sind?

Antwort:

In der Relation Wien - Graz gibt es je eine rollstuhlgängige Zugverbindung pro Richtung.

Im Zuge von Upgradingmaßnahmen an den Fernverkehrsreisezugwagen ist eine Erhöhung des Angebotes möglich.