

3970/AB XXI.GP

Eingelangt am: 08.08.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3972/J-NR/2002 betreffend die DISKRIMINIERUNG BEHINDERTER MENSCHEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR AUFGRUND DES FEHLENS VON REGELUNGEN DURCH DAS BMVIT, die die Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 10. Juni 2002 an mich gerichtet haben, beeheire ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Motiventeil wird kritisiert, dass in der Anfragebeantwortung meiner Amtsvorgängerin DI Dr. Forstinger zur parlamentarischen Anfrage 3215/J-NR/01 vom 13.12.2001 als Maßnahmen für behinderte Menschen im Rahmen des Generalverkehrswegeplanes nur zwei Maßnahmen genannt werden und zwar Blindenleitsysteme und die Ausschreibung der ÖBB-Aufzüge. Der Hinweis auf die genannten beiden Maßnahmen wurde lediglich als beispielhafte Aufzählung angesehen.

Der Generalverkehrsplan weist keine konkreten Einzelmaßnahmen auf, es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die relevanten Bauvorhaben - unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Erfordernisse - so ausgeführt werden, dass sie den Anforderungen älterer oder behinderter Menschen gerecht werden. Dem Generalverkehrsplan entsprechen folgende Grundsätze, die für die Beurteilung der Korridore, Knoten und von einzelnen Projekten maßgebend sind: die räumliche Integration fördern; Kapazitätsengpässe beseitigen; die Netzwerksamkeit verbessern; die Wirtschaftlichkeit beachten.

Die Genehmigung von Einzelmaßnahmen erfolgt daher in gesonderten eisenbahnrechtlichen Verfahren.

Zum Vorwurf, das bmvit habe keinerlei Anteil an Blindenleitsystemen und Aufzügen, und dass noch sehr viel geschehen müsse, darf ich bemerken, dass das ho. Ressort seit Jahren um die Anliegen der in der Mobilität eingeschränkten Menschen bemüht ist. So kann ich auf Konzepte hinweisen, die unter Mitwirkung des Verkehrsressorts bei deren Erarbeitung erfolgten, wie z.B. das Haltestellenkonzept der ÖBB, das ein allgemeines Betriebskonzept für Bahnsteige "Bahnsteigkonzept" und ein "Konzept für barrierefreie Infrastruktur" (behindertengerechte Maßnahmen bzgl. Zugang zu den Eisenbahnanlagen) enthält. Die erarbeiteten Konzepte finden bereits in der Bahnhofsoffensive ihren Niederschlag.

Seitens der ÖBB wurde nunmehr für Juli/August 2002 ein vom bmvit wiederholt gefordertes Behindertenkonzept angekündigt.

Zur Kritik der nicht zufriedenstellenden Qualität der Anfragebeantwortungen muss ich festhalten, dass die Erstellung der Beantwortungen eingehend und vollständig, unter Einbeziehung der zuständigen Fachabteilungen meines Ressorts - erforderlichenfalls der betroffenen Unternehmen - erfolgen, sodass Ihre Aussage, dass der Eindruck vermittelt werde, die berechtigten Anforderungen behinderter Menschen an den hoch subventionierten öffentlichen Verkehr würden von manchen Mitarbeitern als Belästigung empfunden werden, nicht verständlich ist.

Mit der Beantwortung Ihrer einzelnen Fragen zur gegenständlichen parlamentarischen Anfrage habe ich selbstverständlich auch die betroffenen Unternehmen mitbefasst

Frage 1:

Bis wann schätzen Sie, dass 25 % der Stationen von ÖBB und Privatbahnen mit Blindenleitsystemen ausgestattet sind? Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stem & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Antwort:

1. ÖBB

Das Investitionsprogramm der ÖBB sieht mittelfristig (nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel) sukzessive die Realisierung von Blindenleitsystemen bzw. Lifteinbauten vor.

2. Achenseebahn AG

Der Bahnhof Jenbach ist mit einem Blindenleitsystem ausgestattet, wobei der Bahnsteig der Achenseebahn samt der Fahrkartenkasse beinhaltet ist.

3. Wiener Lokalbahnen

Die Wiener Lokalbahnen (WLB) benützen im Wiener Stadtgebiet die Haltestellen der Wiener Linien. Die Ausstattung dieser Haltestellen obliegt den Wiener Linien.

Bei den WLB-eigenen Bahnhöfen und Haltestellen ist die Ausstattung mit Blindenleitsystemen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ebenfalls nicht möglich, da diese fast zur Gänze in die öffentlichen Verkehrsflächen integriert sind.

4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH

Derzeit ist keine Station der GKE mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Die Installierung desselben kann nur mittelfristig im Rahmen von kompletten Bahnsteigumbauten erfolgen. Bis auf den Bahnhof Deutschlandsberg verfügen alle regionalen Bahnhöfe über schienengleiche Bahnsteigzugänge, welche ein autonomes Blindenleitsystem nicht zulassen. Im Falle von

Neubauten ohne schienengleichen Zugängen wird selbstverständlich ein Blindenleitsystem bekannter Bauart (siehe neu gestaltete ÖBB Bfe.) errichtet.

5. Montafonerbahn AG

Aufgrund der geringen Größe unserer beiden Bahnhöfe Schruns und St. Anton i. M. mit zwei Bahnsteigen und den restlichen Haltestellen mit einem Randbahnsteig - alle im ländlichen Raum gelegen - und der guten Erreichbarkeit der Stationen, ist es aus finanzieller Sicht gesehen nicht absehbar, einen Zeitpunkt für die Realisierung von Blindenleitsystemen bekannt zugeben.

6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

Die derzeitigen technischen Voraussetzungen für die Ausführung von Bahnsteigen bei der ROeEE AG lassen ohne größere Änderungen an den Gleisanlagen kaum den Einbau von Blindenleitsystemen zu. Bei hinkünftigen Umbauten der Bahnsteige (z. B. auf Mittelbahnsteig) wird die Überlegung eines Blindenleitsystems miteinbezogen.

7. Salzburg AG/Salzburger Lokalbahn

Bei der Salzburger Lokalbahn ist bisher nur der wichtigste Umsteigebahnhof zu den anderen Verkehrsträgern - Salzburg Lokalbahn (unter dem Salzburger Hauptbahnhof) mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Für die weitere Ausstattung von Haltestellen und Bahnhöfen sind dzt. keine Finanzmittel vorhanden - wobei die Bedeutung von Blindenleitsystemen bei der zukünftigen Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen nicht in Zweifel gestellt wird.

8. Steiermärkische Landesbahnen

Die Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) wenden jährlich hohe Beträge für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, insbesondere des Fahrbetriebes auf. Die Bahnsteige der zahlreichen Bahnhöfe und Haltestellen sind weitgehend Erdbahnsteige. Eine Umrüstung ist aus Kostengründen derzeit nicht möglich. Es kann daher auch kein Zeitplan hiefür bekannt gegeben werden.

9. Stern & Hafferl

Sobald auf der Linzer Lokalbahn alle Fahrzeuge durch neue moderne Triebwagen ersetzt sind, können die Haltestellen mit neuen Bahnsteigen mit Blindenleitsystem ausgestattet werden. Mit dieser Maßnahme kann voraussichtlich ab 2006 auf der Linzer Lokalbahn begonnen werden.

10. Südburgenländische Regionalbahn

Der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH, wurde zwar am 12.9.1995 für die Strecken Oberwart - Oberschützen und Oberwart - Rechnitz die Konzession als Nebenbahn für Personen- und Güterverkehr verliehen, der Betrieb im Sinne der Konzession wurde noch nicht aufgenommen. Derzeit betreibt die Südburgenländische Regionalbahn GmbH, die Strecke zwischen Oberwart und Rechnitz als Anschlussbahn.

11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Bei der Zillertalbahn wurde im Zuge des Umbaues des Bahnhofes Jenbach das Blindenleitsystem in Zusammenarbeit mit der ÖBB am Hausbahnsteig (Bahnsteig ZB) bereits installiert. Damit sind rund 5% der Bahnsteige der Zillertalbahn bereits ausgestattet. Im Zuge der Erweiterung des Bahnhofes Uderns in den Jahren 2002/03 wird dieser ebenfalls ein Blindenleitsystem erhalten. Somit sind bis Ende 2003 10% der Stationen ausgerüstet. Die restlichen 15 % der Stationen bis zur angeregten 25% Marke werden vermutlich bis 2005 adaptiert sein.

1.1.

Bis wann schätzen Sie, dass 25 % der Stationen von ÖBB und Privatbahnen mit Liften ausgestattet sind, sodass jeweils alle Bahnsteige barrierefrei zugänglich sind?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Antwort:

Mit dieser Frage könnte der Eindruck vermittelt werden, dass ein Bahnsteig nur dann barrierefrei zugänglich ist, wenn ein Lift eingebaut wird. Dazu darf ich bemerken, dass die ÖNORMEN B 1600 und B 4970 nicht zwingend eine Aufzugsanlage fordern. Vielmehr gibt es nach diesen technischen Vorschriften eine Reihe von Möglichkeiten, einen barrierefreien Zugang bzw. Abgang zu bzw. von einer Haltestelle zu gewährleisten (Stiegen, Rampen). Die Anordnung von Aufzügen hängt von den Rahmenbedingungen für die Entscheidung der Ausgestaltung einer Haltestelle ab. Die Ausgestaltung der Haltestelle sowie deren Zu- und Abgänge wird entsprechend einer Kategorisierung durchgeführt, wobei je nach Kategorie ein entsprechender Grad der behindertengerechten Ausführung hergestellt wird.

1. ÖBB

Siehe Ausführungen zu Frage 1.

2. Achenseebahn AG

Der Bahnhof Jenbach ist mit Liften ausgestattet, so dass die Bahnsteige barrierefrei zugänglich sind.

Der Bahnsteig 1 ist für ÖBB und Achenseebahn barrierefrei erreichbar. Insofern ist dieser eben befahrbar und kann auch vom Bus oder PKW aus ohne Barriere erreicht werden.

3. Wiener Lokalbahnen

Die Ausstattung mit Liften ist bei drei Haltestellen möglich (Gutheil-Schoder-Gasse, Vösendorf-SCS und Maria Enzersdorf-Südstadt). Die sehr kostenaufwendige Nachrüstung ist derzeit nicht geplant.

Alle anderen von der AG der Wiener Lokalbahnen betreuten Haltestellen sind niveaugleich. Die Ausstattung der Haltestellen zwischen Wien-Oper und Schedifkaplatz obliegt den Wiener Linien.

4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH

Derzeit sind alle Bahnsteige der GKE barrierefrei und schienengleich zugänglich. Die Notwendigkeit von Liften ist daher nicht gegeben.

5. Montafonerbahn AG

Da alle Bahnsteige der Bahnhöfe und Haltestellen niveaugleich oder über behindertengerechte Rampen erreichbar sind, ist die Errichtung von Liften nicht erforderlich.

6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

Die bei der ROeEE AG vorhandenen Bahnsteige sind uneingeschränkt ohne Lift zu erreichen.

7. Salzburg AG /Salzburger Lokalbahn

Der einzige Bahnhof der Salzburger Lokalbahn in Tieflage - Salzburg Lokalbahn (unter dem Salzburger Hauptbahnhof) ist für Behinderte mit Rollstuhl barrierefrei mittels Liften erreichbar. Die barrierefreie Zugangsmöglichkeit an den anderen Bahnhöfen und Haltestellen ist meist nur für den "Hausbahnsteig" gegeben. Auf Grund des bestehenden Gleisachsabstandes ist ein barrierefreier Zugang zu den vorhandenen Mittelbahnsteigen baulich im Bestand nicht herstellbar. Es wird jedoch angestrebt, durch Vergrößerung des Gleisachsabstandes breitere Mittelbahnsteige zu ermöglichen, welche in der Folge mit barrierefreien Zugängen ausgestattet werden sollen. Für die dargestellten Baumaßnahmen wurden zum Teil Finanzmittel im 5. Mittelfristigen Investitionsprogramm für die Privatbahnen beantragt - auf Grund der Beschränktheit der Mittel konnten diese jedoch bisher nicht zur Verfügung gestellt werden.

8. Steiermärkische Landesbahnen

Die Bahnsteige der STLB sind weitgehend barrierefrei zugänglich, da nur niveaugleiche Zugänge zu den Bahnsteigen vorhanden sind. Aufzugsanlagen sind daher entbehrlich.

9. Stern & Hafferl

Bei Stern & Hafferl gibt es keine Notwendigkeit von Aufzügen, ausgenommen davon sind Anschlussstellen mit den ÖBB, die im Zuge der Bahnhofsumbauten mit Aufzügen ausgestattet werden.

10. Südburgenländische Regionalbahn

Siehe Ausführungen zu Frage 1.

11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Der Bahnsteig in Jenbach wurde bereits mit einem Lift ausgestattet und der Bahnhof Udersn erhält einen Lift im Zuge des Bahnhofsumbaues. Ein Großteil der restlichen Stationen haben auf Grund des eingleisigen Betriebes nur Erdbahnsteige ohne Unterführungen und sind somit barrierefrei zugänglich.

1.2.

Mit welchen Maßnahmen sorgt Ihr Ressort für die Einführung behindertengerechter Maßnahmen, wie etwa von Blindenleitsystemen und behindertengerechten Aufzügen bei Privatbahnen, die vom Bund Förderungen erhalten?

Antwort:

Diesbezüglich darf ich auf die Anfragebeantwortung der parlamentarischen Anfrage 3215/J-NR/2001 vom 13.12.2001, Frage 12, verweisen.

Die Oberste Eisenbahnbehörde des bmvit prüft jedenfalls im eisenbahnrechtlichen Verfahren, ob für die im Projekt ausgewiesenen Maßnahmen eine behindertengerechte Ausführung entsprechend den schon mehrmals angeführten technischen Regelwerken (Anfragebeantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 3576/J-NR/02 vom 4.3.2002) vorgesehen ist. Die Einhaltung der technischen Vorschriften wird jedenfalls - wenn notwendig - gefordert.

Wie bereits zu Frage 1.1 angemerkt, verlangen die technischen Regelwerke für die Ausgestaltung der Haltestellen nicht zwingend Blindenleitsysteme bzw. Aufzusanlagen. Je nach Kategorie der Haltestelle werden diese Maßnahmen umgesetzt.

1.3.

Hat Ihr Ressort Überprüfungen der Infrastruktur der einzelnen Eisenbahnunternehmen hinsichtlich Behindertengerechtigkeit durchgeführt?

Bitte für folgende Unternehmen die Daten der letzten Überprüfungen und deren Ergebnisse EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Antwort:

In Bezug auf Überprüfungen der Infrastruktur der einzelnen Eisenbahn unternehmen ist festzustellen, dass in der Regel diese Überprüfungen stichprobenartig bzw. anlassbezogen unter Berücksichtigung der Organisation der Unternehmen, der Anlage- und Betriebsverhältnisse sowie der Personalressourcen durchgeführt werden, wobei verfahrensökonomische Gesichtspunkte beachtet werden.

Im übrigen verweise ich auf die Ausführungen zu Frage 1.2.

Frage 2:

Ist das in der Anfrage 3207/AB XXI.GP angeführte Programm "Bahnhofsoffensive" nun verbindlich oder wird es erneut gekürzt?

Antwort:

Insgesamt wurden bislang für Vorhaben der Bahnhofsoffensive 1180,90 Mio € übertragen; für Vorhaben der Bahnhofsoffensive II 80,22 Mio €. Im Generalverkehrsplan sind für Vorhaben der Bahnhofsoffensive II im Paket 1a Mittel in der Höhe von 181,68 Mio € (davon 57,21 Mio € bereits übertragen) und im Paket 2 Mittel in der Höhe von 167,15 Mio € enthalten.

Gemäß Terminrahmen der österreichischen Bundesbahnen befinden sich die Projekte Graz und Innsbruck in Bau, für die Projekte Linz und Wien Mitte laufen die Bauvorbereitungen, das Projekt Feldkirch wurde fertiggestellt. In der zweiten Jahreshälfte 2002 ist der Baubeginn für die Projekte Baden und Krems vorgesehen und im Jahr 2003 für die Projekte Klagenfurt, Leoben, Wels und Wiener Neustadt.

Nach Angaben der österreichischen Bundesbahnen laufen für das Projekt Linz Hbf. konkrete Gespräche für ein PPP-Modell. Für die Realisierung der fünf großen Bahnhofsprojekte der Bahnhofsoffensive II Wien West, Wien Süd, Wien Nord, Salzburg und St. Polten sind ebenfalls PPP-Modelle angedacht. Derzeit befinden sich diese fünf Projekte in der Konzeptionsphase.

2.1.

Den Landesbauordnungen ist zu entnehmen, dass Eisenbahnanlagen nicht in ihren Anwendungsbereich fallen. Weshalb lassen Sie zu, dass es für die Errichtung von Eisenbahnanlagen nach wie vor keine ausreichenden technischen und rechtlichen Grundlagen, wie etwa eine Eisenbahn - Bauordnung gibt?

Antwort:

Die mit dieser Frage angesprochene Eisenbahn-Bauordnung wurde bzw. wird derzeit von meinem Ressort erstellt. Der erste Teil der Verordnung über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (EBV 2002) war bereits in Begutachtung, wobei u.a. wichtige Behindertenorganisationen jedenfalls eingebunden wurden. Der § 4 dieser Verordnung regelt die allgemeinen Anforderungen an den Bau von Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel. Der zweite Teil dieser Verordnung befindet sich in Ausarbeitung und wird konkrete Regelungen für den Bau von Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel enthalten.

Es ist aber jedenfalls festzuhalten, dass eine Verordnung über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (so wie jede andere Bauordnung) nur einen groben Rahmen vorgeben kann, der dann durch das bereits bestehende technische Regelwerk ergänzt wird. Das technische Regelwerk ist sehr wohl vorhanden und reicht für die Planung, Beurteilung und Ausführung von behindertengerechten Eisenbahnanlagen aus, wobei dabei diskutiert werden kann, welcher Grad der behindertengerechten Ausgestaltung erforderlich ist.

Zur Umsetzung der ÖNORMEN bezüglich der Sicherstellung der Behindertengerechtigkeit von Bahnhofsum- und -neubauten wird nochmals angemerkt, dass bei der eisenbahnfachlichen Prüfung der Obersten Eisenbahnbehörde die Einhaltung dieser Normen überprüft und falls erforderlich jeweils auch eingefordert wird.

Zu der in der Anfrage erwähnten Behauptung, dass die Bauentwurfrichtlinien ein veraltetes Regelwerk sind, teile ich mit, dass diese Richtlinie keinem technischen Regelwerk entspricht, sondern vielmehr - wie der Name bereits ausdrückt - ein Hilfsmittel für die Erstellung von Unterlagen für das eisenbahnrechtliche Verfahren darstellt. Trotz des Ausgabedatums Oktober 1960 ist diese Richtlinie in fachlicher Hinsicht nach wie vor unbestritten. Derzeit erfolgt eine Überarbeitung dieser Richtlinie, um die formalen Inhalte an die heutigen Rahmenbedingungen anzupassen.

Die technischen Regelwerke, auf die sich die Sachverständigen bei der Beurteilung im Rahmen der eisenbahnfachlichen Prüfung stützen, wurden bereits erwähnt. Das jeweilige Alter dieser Vorschrift spielt nur dann eine Rolle, wenn der Inhalt nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Zum Projekt Unterinntal darf ich neuerlich auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 3215/J-NR/01 vom 13.12.2001 verweisen, nachdem bei den angesprochenen Haltestellen behindertengerechte Zugangsrampen hergestellt werden.

Frage 3:

Werden die erforderlichen Korrekturen gesetzt, sodass das Projekt Ausbau Unterinntal doch noch behindertengerecht, d.h. mit Liften, ausgeführt wird, oder bleiben die gegenständlichen Bahnsteige trotz Milliardeninvestitionen für RollstuhlfahrerInnen unzugänglich?

Antwort:

Ich verweise auf die Ausführungen zu Frage 2.1.

In den projektsgegenständlichen Haltestellen Baumkirchen und Stans sind jeweils der ÖNORM B 1600 "Barrierefreies Bauen, Planungsgrundsätze" entsprechende Rampen vorgesehen.

In den im Projekt ausgewiesenen Haltestellen wird insbesondere auch ein Blindenleitsystem errichtet.

Frage 4:

Bis wann werden Sie konkrete technische Regelungen für die behindertengerechte Gestaltung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln erlassen, die für alle österreichischen Eisenbahnunternehmen verbindlich sind? Derartige Regelungen müssen so konkret sein, dass auf Ihrer Grundlage konstruiert und ausgeschrieben werden kann bzw. muss, und dies nicht mehr dem Wohlwollen der einzelnen Unternehmen oder Sachverständigen obliegt?

Antwort:

Aus fahrzeugtechnischer Sicht ist hiezu festzustellen, dass ein nationales österreichisches Regelwerk für Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen völlig der fortgeschrittenen Harmonisierung des europäischen Marktes zuwiderliefe und daher weder erstrebenswert noch vertretbar ist.

Technische Regelungen auf dem Schienenfahrzeugsektor entstehen derzeit auf EU-Ebene (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) sowie in Form eines umfangreichen Europäischen Normenwerkes. Die Interessen Mobilitätsbehinderter werden hierbei v.a. im COST-Projekt berücksichtigt. Darüber hinaus kommt die zunehmende Standardisierung von Baugruppen (z.B. rollstuhlgeeigneter WC-Zellen, Wagontüren) sowohl den Betreibern und Herstellern (größere Stückzahlen führen zu günstigeren Beschaffungspreisen) schlussendlich allen Fahrgästen (nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr) zu Gute. Was die Fahrzeugausrüstung betrifft, so enthält das Merkblatt 565-3 des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) detaillierte Angaben, wie etwa Rollstuhlabmessungen, Gangbreite, zulässige Rampenneigungen und Höhendifferenzen.

Fragen 5 und 7:

Werden Sie hinkünftig die Vertreter von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen bei Genehmigungsverfahren von Fahrbetriebsmitteln befragen?

Wenn nein: Warum nicht?

Werden Sie bei dem von der Fa. Bombardier beantragten Genehmigungsverfahren für den Triebwagenzug "Talent" (ÖBB-Reihe 4023, 4024) die Vertreter der österreichischen Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen einbinden?

Antwort:

Bei Fahrzeugprojekten werden Vertreter der Behindertenverbände z.T. bereits vor dem offiziellen Genehmigungsverfahren mitbefasst, so z.B. in den letzten Wochen die österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR) bei den künftigen Triebzügen der Bauart "Talent" für den Nahverkehr der ÖBB. Dies wird auch bei künftigen anderen Fahrzeugprojekten geschehen und zwar völlig unabhängig davon, welcher Bahnbetreiber betroffen ist. Im übrigen ist kein Unterschied der diesbezüglichen "Standards" zwischen ÖBB und anderen Betreibern zu sehen, v.a. deshalb, weil die Fahrzeugbeschaffungen von allen europaweit ausgeschrieben und abgewickelt werden.

Frage 6:

Falls die ÖBB auch hinkünftig keine barrierefreien / behindertengerechten Fahrzeuge etwa für den Nahverkehr kaufen wollen, werden Sie als zuständiger Minister dann von einem anderen Verkehrsunternehmen, das diese Ansprüche erfüllen will, die Erbringung der Verkehrsleistungen an Stelle der ÖBB ermöglichen?

Antwort

Die österreichischen Bundesbahnen sind seit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 ein eigenständiges Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit, welches seine Geschäfte nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit eigenverantwortlich zu tätigen hat. Diese gesetzliche Vorgabe gilt vollinhaltlich für den Unternehmensbereich Absatz, auf dessen Geschäftsführung das bmvit keinen Einfluss hat. Auch ist es dem Verkehrsressort aus Wettbewerbsgründen nicht möglich, Verkehrsmittel (Fahrzeuge) zu finanzieren. Da die Anschaffung von Fahrzeugen somit gemäß Bundesbahngesetz in die Kompetenz des Unternehmensbereiches Absatz fällt, hat das bmvit auf deren technischen Anforderungen keinen Einfluss, ausgenommen im behördlichen Zulassungsverfahren.

Ebenso besteht für das bmvit keine Möglichkeit, andere Verkehrsunternehmen, die den Ansprüchen von behindertengerechten Fahrzeugen genügen, mit den Verkehrsleistungen zu betrauen, diese müssten gemäß geltender Rechtslage vielmehr selbst um die entsprechenden Trassen ansuchen. Der Bund würde in diesem Fall diesen Unternehmen die gleichen finanziellen Leistungen gewähren wie den ÖBB (z.B. Ökobonus).

Im übrigen kann die Art und Ausstattung der Fahrzeuge in den entsprechenden Verkehrsdienvverträgen berücksichtigt werden.

6.1.

Dem Eisenbahngesetz (§ 17, Abs. 1, 2, 2a und 3) ist zu entnehmen, dass zur Verleihung einer Konzession bei der Behörde glaubhaft zu machen ist, dass die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient; ein Bau- und Betriebsprogramm sowie Untertagen über Fahrbetriebsmittel sind beizugeben. Die Konzession darf nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Werden die entsprechenden Unterlagen über Bau- und Betriebsprogramm sowie über Fahrbetriebsmittel von Sachverständigen auf Behinderten-gerechtigkeit, die ja gemäß Verfassung im öffentlichen Interesse liegt, überprüft?

Antwort:

Die Verleihung der eisenbahnrechtlichen Konzession stellt eine grundsätzliche Erlaubnis zum Bau bzw. und Betrieb einer Eisenbahn dar. Die Prüfung des öffentlichen Interesses im Rahmen des Konzessionsverfahrens ist nicht auf Detailgenehmigungen abgestellt. Eine detaillierte Prüfung auf Behindertengerechtigkeit von Anlagen und Fahrbetriebsmitteln erfolgt jedenfalls im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligungsverfahren.

Die Behauptung, dass die Beantwortung der Frage 13 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage 3215/J-NR/2001 sachlich nicht richtig sei, weise ich zurück. Bei den von Ihnen wiedergegebenen Bildern handelt es sich um die in o.g. Beantwortung genannten vereinzelten Anwendungsfälle von fahrzeugseitigen Hubbühnen. Zum Anderen wurden bei den derzeit 240 Doppelstockwagen der ÖBB sowohl die Bahnsteigsituation als auch die Rampe innerhalb des Waggons von «de* Sachverständigen des bmvit detailliert überprüft und maßgebliche Verbesserungen (feste Tritte am äußersten vertretbaren Maß, rutschfester Belag im Rampenbereich usw.) zum Teil gegen erheblichen Widerstand der Fahrzeughersteller durchgesetzt. Damit wurde unter Beibehaltung der prinzipiellen Bauart - im Gegensatz zu vielen verwandten Fahrzeugen im Ausland - ein bestmöglicher Kompromiss zwischen Beförderungskapazität und Rollstuhleignung sowie eine deutliche Verbesserung gegenüber dem früheren Fuhrpark (Hochflurfahrzeuge) erzielt. Im übrigen gibt es keine DIN für den Bahnsteigspalt, weil hierfür detaillierte Regelungen des sog. U IC-Kodex sowie die Bauvorschriften für Bahnsteige maßgeblich sind. Die ausgeführten Rampenneigungen liegen deutlich unter den im U IC-Merkblatt 565-3 für Rollstuhleignung festgelegten Maximalmaß und auch geringfügig unter dem von der Deutschen Bahn in den letzten Jahren beschafften Doppelstockwagen, deren Rollstuhleignung als erwiesen gilt. Bezüglich der "Talent"-Triebwagen verweise ich auf die Ausführungen zu den Fragen 5. und 7. Die von Ihnen zitierten Werte stammen aus Regelwerken für stationäre Bauwerke und sind für den Fahrzeugbau zwar erstrebenswert, aber nicht immer einhaltbar.

7.1.

Der Triebwagen Talent, wie ihn die ÖBB beschaffen wollen, ist nicht behindertengerecht aus folgenden Gründen: Spalt, Stufe von 4 bis 44 cm, kein behindertengerechtes WC, die vorgeschlagenen "Schienen" für die Rollstuhlzugänglichkeit widersprechen den österreichischen und internationalen Normen sowie der Arbeitsmittelverordnung und dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz. Werden Sie für den Triebwagen Talent (Reihe 4023, 4024) eine eisenbahnrechtliche Genehmigung erteilen, wenn dieser NICHT behindertengerecht adaptiert wird? (Beantwortung dieser Frage mit JA oder NEIN)

Antwort:

Wie bereits in der Antwort zu Frage 5 erläutert, ist die ÖAR eingebunden, und der Hersteller intensiv um eine befriedigende Lösung bemüht, sodass (obwohl in Deutschland die ursprünglich vom Hersteller und der Deutschen Bahn gewählte Lösung eines bedingt rollstuhltauglichen WC offenbar dort voll akzeptiert wird) für die an die ÖBB zu liefernden Fahrzeuge vor Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung eine Einigung angestrebt wird. Ich weise jedoch darauf hin, dass höhere Anforderungen als im UIC-Merkblatt 565-3 bzw. vergleichbaren Fahrzeugen im Ausland voraussichtlich kein Betreiber erfüllen wird können.

7.2.

Sieht das BMVIT zur Zeit für jene Stationen, die nicht mit einem Hebelift à la ÖBB ausgerüstet sind und oder auch über kein Personal mehr verfügen ("unbesetzte Stationen") andere Möglichkeiten außer FAHRZEUGBUNDENEN EINSTIEGHILFEN, welche die Benützbarkeit auch für behinderte Menschen ermöglichen?

Antwort:

Grundsätzlich ja, allerdings ist dies nur dort möglich, wo der Höhenunterschied zwischen Fahrzeugboden und Bahnsteig so gering ist, dass unter Mithilfe des Zugpersonals der Ladevorgang bewerkstelligt werden kann, was bei bis zu einer Stufe zwischen Bahnsteig und Wagenboden in der Regel der Fall ist.

Fragen 8 und 9:

Wieso legen Sie einer Frage zum Thema Zillertalbahn (Frage 14 der Anfrage 3215/J-NR/2001) Unterlagen der ÖBB zugrunde (Zitat: "Laut den mir vorliegenden Unterlagen der ÖBB")? Ist in Ihrem Ministerium die ausreichende Fachkompetenz nicht vorhanden, weshalb Sie auf Ausarbeitung Ihrer Anfragebeantwortungen durch die ÖBB angewiesen sind? Wie sieht diese Frage die Zillertalbahn?

Aufgrund der Nichtbeantwortung der Frage 14 der Anfrage 3215/J-NR/2001 erlauben wir uns, die Frage zu wiederholen, mit der Bitte, sie diesmal doch zu beantworten:
Die Zillertalbahn plant den Einbau einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen bei einem Fahrzeug. Werden andere Verkehrsunternehmen folgen, und wenn ja, wann?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Antwort:

Die Situation bezüglich fahrzeuggebundener Rollstuhlhublifte stellt sich bei den angesprochenen Eisenbahnunternehmen sehr unterschiedlich dar:

1. ÖBB:

Geplant ist die Beschaffung von 18 Wendezugsteuerwagen für den Fernverkehr mit fahrzeuggebundenen Rollstuhlhubliften (Inbetriebnahme 2003-2005).

2. Achenseebahn AG:

Aufgrund des nostalgischen Charakters dieser Zahnradbahn ist der Einbau von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen nicht möglich. RollstuhlfahrerInnen werden jedoch ohne Probleme befördert.

3. Wiener Lokalbahnen:

Der Einbau fahrzeuggebundener Einstiegshilfen ist derzeit nicht vorgesehen.

4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH:

Geplant ist der Einbau von fahrzeuggebundenen Rollstuhlhubliften in den zur Beschaffung anstehenden Dieseltriebwagen (Inbetriebnahme 2003-2004).

5. Montafonerbahn AG:

Nein, eine leichte tragbare Bühne sorgt angesichts des geringen Bedarfs für ausreichende Abhilfe.

6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG:

Nein, es liegen keine Pläne für Neubaufahrzeuge bzw. Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen vor.

7. Salzburg AG /Salzburger Lokalbahn:

Die Salzburger Lokalbahn beabsichtigt, mittelfristig alle 18 Gelenktriebwagen mit niederflurigen Mittelteilen, d.h. mit behindertengerechten Einstiegen auszurüsten. Ein diesbezügliches Konzept wird dem bmvit bis Ende 2003 zur Genehmigung vorgelegt.

8. Steiermärkische Landesbahnen:

Derzeit sind keine Neuanschaffungen von Fahrbetriebsmitteln für den Personenverkehr geplant. Bei den vorhandenen Fahrzeugen ist ein Umbau, sofern dieser technisch überhaupt realisierbar ist, nur mit sehr hohen Aufwendungen möglich.

9. Stern & Hafferl:

Einstiegshilfe gibt es nur auf der Strecke Lambach-Haag in Altenhof, wo sich ein Behindertendorf befindet.

10. Südburgenländische Regionalbahn:

Siehe Ausführungen zu Frage 1.

11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG:

Bei Erfolg des ab Oktober 2002 laufenden Pilotprojektes sind allfällige weitere Fahrzeugausstattungen vorgesehen.

9.1.

Wenn der Investitionsaufwand das entscheidende Kriterium bei der Entscheidung, ob behindertengerechte oder nicht behindertengerechte Fahrzeuge beschafft werden, darstellt, werden Sie die Mittel aus dem Kapitel 65 hinkünftig mit den entsprechenden Zweckbindungen versehen?

Antwort:

Dem bmvit ist eine entsprechende Zweckbindung von Mitteln aus dem Kapitel 65 für die Finanzierung von Fahrzeugen aufgrund des Bundesbahngesetzes 1992, der damit verbundenen Wettbewerbsverzerrung und der Erfüllung des Tatbestandes der Diskriminierung, nicht möglich.

9.2. und Frage 10:

Welche Form von Sanktionen bei nicht behindertengerechter Verwendung von Bundesmitteln können Sie sich vorstellen?

Bis wann wird in Österreich ein mit Deutschland vergleichbarer Sicherheitsstandard hinsichtlich der Öffnung von Türen erreicht sein, damit nicht weiterhin bei der Mehrzahl der Züge das öffnen der Türen bei jedem Halt (planmäßig und auf freier Strecke) möglich ist?

Auch zum Thema Sicherheit bleibt Österreich weit hinter dem europäischen Standard zurück. Entweder liegt dies an der Innovations-Unwilligkeit der Eisenbahnunternehmen, oder an den mangelnden Vorgaben der Behörde. Als in Deutschland Regelungen, wie etwa für die seitenselektive Türfreigabe, verbindlich wurden, hatten rasch alle Anbieter, um nicht aus dem Wettbewerb ausscheiden zu müssen, die entsprechenden Einrichtungen. Der Mangel an Wettbewerb einerseits, und das Nichtvorhandensein von selbstverständlichen Regelungen des Bundes (Bauordnung für Bahnsteige, Regelungen zur Türsicherung) sind untragbar. Die österreichische Situation, dass bei beinahe jedem Fernreisezug im Haltestellenbereich keinerlei Sicherung gegen das öffnen der Türen auf der falschen Seite vorhanden ist, bringt Österreich in eine Außenseiterrolle.

Antwort:

Sowohl in Deutschland als auch in Österreich ist die angesprochene seitenselektive Türblockierung nur in Triebzügen oder Wendezügen, die keinen freien Wagenaustausch im Sinne des RIC (Internationales Abkommen über den grenzüberschreitenden Einsatz von Reisezugwagen) vorsehen, realisiert. Der Vorwurf, Österreich bleibe "auch zum Thema Sicherheit weit hinter dem europäischen Standard zurück" muss zurückgewiesen werden und zwar sowohl allgemein als auch hinsichtlich der hier angesprochenen Türsicherungen. Auch diesbezüglich muss ich zum einen auf wesentliche Verbesserungen in den letzten Jahren (Nachrüstung von über 700 Bestandsfahrzeugen der ÖBB mit seitenselektiver Türblockierung, Beschaffung neuer Nahverkehrsfahrzeuge ausschließlich mit seitenselektiver Türblockierung) hinweisen. Leider gibt es für die international austauschbaren Reisezugwagen aber noch keine harmonisierten Normen, um ein Aussteigen abseits der Bahnsteige technisch unmöglich zu machen. Sämtliche Neubau-lokomotiven für die ÖBB sind aber dafür vorbereitet und werden bis 2006 bereits über 500 Stück erreichen. Damit kann zumindest der deutsche Stand erreicht werden, der diesbezüglich weit über dem anderer europäischer Länder liegt.

10.1.

Welche verbindlichen konkreten Gesetze oder Verordnungen zur Sicherheit im Eisenbahnverkehr gibt es dazu, und wenn nicht, warum (noch immer) nicht? (Die Regelungen des Eisenbahn-gesetzes sind so vage und allgemein, dass sie nicht annähernd ausreichen)

Antwort:

Neben der (neuen) Straßenbahnverordnung 1999 gibt es (weitgehend EU-harmonisiert) eine Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen, die nicht eisenbahnspezifisch auch wichtige Sicherheitsaspekte der Eisenbahn regeln, wie u.a. Aufzüge-Sicherheitsverordnung, Kesselgesetz, Druckbehälter-Verordnung usw.

10.2.

Weshalb gibt es weder beim Thema Sicherheit noch beim Thema Behindertengerechtigkeit einen österreichweiten Standard in Form von Regelungen, weshalb überlässt man diese Themen dem Wohlwollen der Eisenbahnunternehmen, der Fahrzeughersteller und der Sachverständigen? Das Eisenbahngesetz enthält lediglich "Absichtserklärungen", aber keine konkreten Regelungen!

Antwort:

Aus oben bereits wiederholt angeführten Gründen sind wir sowohl hinsichtlich des grenzüberschreitenden Verkehrs als auch der Öffnung des Marktes im Sinne der Fahrzeugbeschaffungen an internationale Regelwerke gebunden, insbesondere Europanormen. Der Ermessensspielraum der Fahrzeughersteller, Betreiber und Sachverständigen ist damit auch jetzt schon sehr eingeschränkt. Darüber hinaus regelt der UIC-Kodex viele Details der Eisenbahn-technik, wie z.B. das Merkblatt 565-3 für die rollstuhlgerechte Ausstattung von Reisezugwagen. Ich sehe daher keinen Vorteil nationaler Alleingänge, auf die selbst von größeren Ländern der EU zugunsten harmonisierter Regeln verzichtet wird.

Frage 11:

Welche Maßnahmen setzen Sie zur Erhöhung des derzeit noch immer vorhandenen unzureichenden Angebotes für RollstuhlfahrerInnen?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Antwort:

Im Einzelnen sind zusätzlich zu den in Frage 9 angeführten nachstehende Maßnahmen vorgesehen, um das Angebot für Rollstuhlfahrer bzw. Rollstuhlfahrerinnen zu verbessern; im Übrigen beklagen einige der angeführten Eisenbahnunternehmen, dass das Angebot für Rollstuhlfahrer dort, wo es lückenlos vorhanden ist, nicht angenommen wird.

1. ÖBB:

Beschaffung von 10 zusätzlichen neuen behindertengerechten Reisezugwagen für den Fernverkehr (2003-2005).

2. Achenseebahn AG:

Keine.

3. Wiener Lokalbahnen:

Anweisung an Fahrer, bei Einstieg von Rollstuhlbefahrern behilflich zu sein.

4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH:

Keine zusätzlichen Maßnahmen.

5. Montafonerbahn AG:

Das vorhandene Angebot (behindertengerechte Bahnsteigzugänge, Ein- und Ausstiegshilfen) wird intensiver beworben (Wegweiser für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte).

6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG:

Vermehrter Einsatz rollstuhlauglicher ÖBB-Doppelstockwagen.

7. Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation,

Geschäftsbereich Verkehr/ Bereich Lokalbahn:

Alle 18 Gelenktriebwagen der Salzburger Lokalbahn sind mit extrabreiten Türen ausgestattet, welche das Aus- und Einladen von Norm-Rollstühlen erlauben. Beim Ein- und Ausstiegsvorgang selbst sind die Mitarbeiterinnen (Triebfahrzeugführer + Zugbegleiter) jederzeit behilflich.

8. Steiermärkische Landesbahnen:

Anweisungen an das Personal, im Rahmen ihrer Möglichkeiten Mobilitätsbehinderte zu unterstützen.

9. Stern & Hafferl:

Beschaffung weitere niederfluriger Elektrotriebwagen für die Linzer Lokalbahn mit behinderten-gerechtem WC.

10. Südburgenländische Regionalbahn:

Siehe Ausführungen zu Frage 1.

11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG:

Die Zillertalbahn plant im Moment den Umbau des Bahnhofes Uderns in Zusammenarbeit mit der Lebenshilfe Tirol. Dieser Bahnhof wird zukünftig durch die behinderten Personen der Lebenshilfe betreut. Dementsprechend wird der Bahnhof behindertengerecht adaptiert. Weiters plant die Zillertalbahn den Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes in den Jahren 2003/04. Das neue Verwaltungsgebäude wird barrierefrei erreichbar sein und durch eine Koppelung mit dem derzeitigen Verwaltungsgebäude werden wir auch dieses größtenteils barrierefrei erschließen.

11.1.

Welche Unternehmen außer ÖBB und Wiener Linien haben rollstuhlaugliche Fahrzeuge (Mit Rollstuhl stufenlos erreichbar, Behinderten - WC gemäß ÖNORMEN) sowie Hebelifte zur Erreichbarkeit?

Antwort:

Die Grazer Verkehrsbetriebe verfügen über 18 Niederflurstraßenbahnen mit elektrischem Hublift (selbstverständlich ohne WC) und die Linz Linien über derzeit 3 Niederflurstraßenbahnen mit manueller Klapprampe.

Was die Triebzüge des Typs "Talent" betrifft, so wird derzeit überprüft, inwiefern das Fahrzeug tatsächlich behindertengerecht ist. Die Behauptung, dass die konstruktionsverantwortliche Firma Bombardier das Fahrzeug als "nicht behindertengerecht" bezeichnet, ist falsch.

Der Behauptung, das Upgrading-Projekt umfasse insgesamt 40 Fahrzeuge, muss ich widersprechen. Vielmehr wurden bzw. werden ca. 700 ÖBB-Reisezugwagen für den Nahverkehr (alle u.a. mit seitenselektiver Türblockierung) modernisiert und eine ungefähr gleich große Anzahl von Reisezugwagen (RIC-Wagen) für den Fernverkehr seit dem heurigen Jahr. Es ist zutreffend, dass die Einführung von Wendezügen hauptsächlich dazu dient, den Personalaufwand zu reduzieren und damit internationales Niveau zu erreichen.

11.2. und 11.3.

Erachten Sie die von den ÖBB und den anderen Eisenbahnunternehmen gesetzten Maßnahmen als ausreichend? (Es wird um die Beantwortung dieser Frage mit JA oder NEIN ersucht)

Falls Sie die Maßnahmen als nicht ausreichend erachten, kommt Ihr Ressort dann seinen Aufsichtspflichten ausreichend nach?

Antwort:

Was Fahrzeuge betrifft, wird von den Sachverständigen meines Hauses mit großer Sorgfalt die Einhaltung des Standes der Technik im Zuge des Zulassungsverfahrens überprüft. Hierzu gehören vielfältige Sicherheitsfragen, aber auch die Eignung für Mobilitätsbehinderte im Sinne der oben zitierten Regelwerke. Wie in der Antwort zu Frage 6 detailliert ausgeführt wurde, hat das bmvit jedoch keinen Einfluss auf die grundsätzlichen Fahrzeugentscheidungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Fragen 12 und 12.1.:

Sie schreiben in Ihrer Antwort, es gibt pro Richtung NUR EINE VERBINDUNG WIEN - GRAZ, eine Verbesserung sei aber "möglich". Bis wann wird es diese Verbesserung geben?

Falls die ÖBB eine Verbesserung ablehnen, werden Sie diese dann anordnen?
(Beantwortung dieser Frage mit JA oder NEIN)

Antwort:

In der Relation Wien - Graz - Wien gibt es derzeit je eine rollstuhlgängige Zugsverbindung pro Richtung (IC 151/150 "Emona").

Ab 2. September 2002 ist die Installierung einer weiteren rollstuhlgängigen Zugsverbindung (ÖBB EC 555/556 "Joseph Ressel") vorgesehen.

Frage 13:

Weshalb bindet das BMVIT in die Erarbeitung einer neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung keine Vertreter von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen ein, etwa deren Vertreter im Fachnormenausschuß 196?

Antwort:

Die Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961, BGBI. Nr. 60, zuletzt geändert durch Bundesgesetz, BGBI. Nr. 123/1988 soll eingeschränkt auf folgende Zielsetzungen novelliert werden:

- Es wird eine Reduktion der Abgabe von akustischer Signale erfolgen, da akustische Signale nur mehr ab dem erforderlichen Sichtpunkt bis zum vorhandenen Sichtpunkt gegeben werden dürfen und bei Eisenbahnkreuzungen, die nach einer Haltestelle liegen, die Abgabe akustische Signale von planmäßig haltenden Schienenfahrzeugen aus zu entfallen hat, wenn die Annäherung des Schienenfahrzeuges vom Straßenbenutzer vor der Eisenbahnkreuzung optisch wahrgenommen werden kann.
- Auf Grund einer Studie betreffend das Unfallgeschehen an nichttechnisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen werden Bestimmungen über die Anbringung von Andreaskreuzen geändert.
- Betreffend die Kombination von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen mit Regelungen von nahegelegenen Straßenkreuzungen durch Lichtzeichen werden Bestimmungen aufgenommen.

Diese Verbesserungen sollen mit der gegenständlichen Novellierung möglichst bald umgesetzt werden, was nur mit der oa. eingeschränkten Zielsetzung erreicht werden kann.

Da in der vorgesehenen Novellierung der Eisenbahnkreuzungsverordnung Interessen und Belange von Behindertenorganisationen nicht berührt werden, wurde von einer Befassung der Selbsthilfeorganisationen abgesehen. Wegen der eingeschränkten Zielsetzung (keine Erarbeitung einer neuen Eisenbahnkreuzungs-Verordnung schlechthin) standen Fragen des Behindertenschutzes nicht zur Diskussion, somit waren im Begutachtungsverfahren auch keine Selbsthilfeorganisationen zu befassen.

Frage 14:

Werden Sie die Neuauarbeitung der Eisenbahnkreuzungsverordnung dazu nützen, sie der geltenden Verfassung anzupassen oder soll der Widerspruch zur Verfassung weiterhin bestehen bleiben? (Es wird um eine Beantwortung mit JA oder NEIN gebeten.)

Antwort:

Wie bereits in der Beantwortung der Frage 13 festgehalten, handelt es sich nicht um eine Neuauarbeitung der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung, sondern lediglich um eine Novellierung mit eingeschränkten Zielsetzungen.

Auch teilt das bmvit nicht die Ansicht, dass die EKVO dem Gleichheitsgrundsatz des Art. 7 B-VG widersprüche. Mit der B-VG-Novelle BGBI. I Nr. 87/1997 ist Art. 7 Abs. 1 der Bundesverfassung durch ein ausdrückliches Verbot der Diskriminierung von Behinderten ergänzt worden, welches an das bestehende allgemeine Gleichheitsgebot angefügt worden ist. Wie den Gesetzesmaterialien hiezu zu entnehmen ist (siehe den Bericht des Verfassungsausschusses, 785 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XX.GP), verbietet diese Staatszielbestimmung andere als sachlich begründbare Differenzierungen. Wenn Differenzierungen aus entsprechenden Unterschieden tatsächlich ableitbar sind, entsprechen sie dem Gleichheitsgrundsatz. Es kommt

darauf an, ob eine rechtliche Differenzierung mit tatsächlichen Unterschieden in einer Weise korrespondiert, die sachlich gerechtfertigt werden kann. Dieser bestehende innere Gehalt des Gleichheitsgrundsatzes sollte durch das ausdrückliche Verbot der Diskriminierung von Behinderten zusätzlich bekräftigt werden. Bei einer auftretenden Ungleichbehandlung von behinderten Menschen - so der Bericht des Verfassungsausschusses - ist diese immer auf ihre sachliche Rechtfertigung zu überprüfen. Das bmvit ist daher der Meinung, dass die EKVO - an diesem allgemein gültigen Maßstab gemessen - keinesfalls verfassungswidrig ist.

Darüber hinaus hat die Behörde gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 über die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Dies schließt die Möglichkeit mit ein, gerade auch auf Sicherheitsbedürfnisse behinderter Menschen Bedacht zu nehmen.

Fragen 15 und 15.1.:

Wieso regelt das BMVIT derart große Sicherheitsprobleme, wie etwa die bauliche Ausgestaltung von Eisenbahnkreuzungen nicht auch in der Eisenbahnkreuzungsverordnung, oder halten Sie die Sicherheitsbedürfnisse von RollstuhlfahrerInnen für nicht ausreichend wichtig?

Werden Sie bei der Erarbeitung blindengerechter Lösungen für Eisenbahnkreuzungen die Vertreter der österreichischen Blindenorganisationen einbinden und die Ergebnisse der ÖNORM V 2101 berücksichtigen?

Antwort:

Die Eisenbahnkreuzungs-Verordnung bestimmt, wie Eisenbahnkreuzungen gesichert werden können und regelt das Verhalten der Straßenbenutzer bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen.

Wie wohl das Sicherheitsbedürfnis von RollstuhlfahrerInnen von besonderer Bedeutung ist, ist jedoch die bauliche Ausgestaltung von Eisenbahnkreuzungen nicht in der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung (da keine Bauvorschrift), sondern durch gesonderte Regelzeichnungen festgelegt und wird die bauliche Ausgestaltung von Eisenbahnkreuzungen selbst in den einschlägigen Bauvorschriften der Eisenbahnen geregelt.

Allfällige Verbesserungsmaßnahmen im Sinne der Sicherheitsbedürfnisse von RollstuhlfahrerInnen sowie blindengerechte Lösungen für Eisenbahnkreuzungen sollen selbstverständlich im Einvernehmen mit dem in Betracht kommenden Organisationen erarbeitet werden.

Fragen 16 und 16.1.:

Wenn das BMVIT für ein NICHT DEM STAND DER TECHNIK entsprechendes, nicht "vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignetes Projekt" (Zitat § 33 Eisenbahngesetz) nach der (negativen) Begutachtung den Landeshauptmann zur Durchführung der Bauverhandlung ermächtigt, verstößt es damit nicht gegen seine Aufsichtspflicht im Sinne der Sicherheit?

Wenn das BMVIT für ein NICHT DEM STAND DER TECHNIK entsprechendes, NICHT "vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignetes Projekt" (Zitat § 33 Eisenbahngesetz) nach der (negativen) Begutachtung den Landeshauptmann zur Durchführung der Bauverhandlung ermächtigt, verstößt es damit nicht gegen seine Aufsichtspflicht hinsichtlich der Verwendung von Bundesmitteln?

Antwort:

Der Anfragebeantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3576/J-NR/2002 vom 4. März 2002, Frage 3, ist nicht zu entnehmen, dass das dem Landeshauptmann zur Durchführung der Bauverhandlung übermittelte Projekt nicht zur Ausführung geeignet war. Demzufolge ist auch die Fragestellung in den Punkten 16 und 16.1 nicht nachvollziehbar.

Das Projekt Umbau Bahnhof Feldkirch wurde nach Abgabe der positiven Beurteilung in der § 33-Prüfung unter Hinweis darauf, dass die **bestehenden** Stiegenanlagen vom Aufnahmegebäude in den Personentunnel und vom Personentunnel auf die Bahnsteige nicht behindertengerecht ausgeführt sind, am 23.02.1999 an den Landeshauptmann von Vorarlberg zur Bescheiderlassung für die Bau- und Betriebsbewilligung delegiert.

Dazu ist klarzustellen, dass die Stiegenanlagen im Bahnhof Feldkirch Bestandsbauwecke darstellen und im Rahmen des bei der Obersten Eisenbahnbehörde im bmvit eingereichten Projektes keine Änderung dieser Anlagen vorgegeben wurde und damit auch ein gewisser Bestandsschutz in Anspruch genommen wird. Dieser Bestandsschutz ist deshalb gerechtfertigt, da als neue Maßnahmen der Einbau von Aufzügen vom Aufnahmegebäude in den Personentunnel und vom Personentunnel auf die Bahnsteige vorgesehen waren (also die bestmögliche Form des behindertengerechten Zu- und Abganges) und dieser Umstand auch zu einer positiven Beurteilung in der § 33-Prüfung geführt hat **unter Hinweis darauf, dass die bestehenden Stiegenanlagen** nicht behindertengerecht ausgeführt sind.

Bezüglich des technischen Regelwerkes und den Bauentwurfrichtlinien verweise ich auf die Beantwortung zu den Fragen 1.2 und 2.1.

Frage 17:

Werden Sie für Eisenbahnanlagen konkrete Regelwerke (Bauordnung, Betriebsordnung, etwa nach dem Vorbild der Schweiz, Deutschlands, der Niederlande,, etc.) erlassen, oder müssen die bautechnischen Ausführungen auch weiterhin bei jedem Projekt zwischen Bauwerber, Sachverständigen und Bürgern AUSGEHANDELT werden?

Antwort:

Ich verweise auf die Beantwortung zu Frage 2.1.

17.1.

Glauben Sie, dass die gegenwärtige Verwaltungspraxis (ohne verbindliche Regelwerke) bezüglich der Genehmigung von Eisenbahnanlagen in allen Punkten den Anforderungen an rechtsstaatliche Verfahren entspricht? Es sei darauf hingewiesen, dass erst kürzlich ein Rechtsanwalt einen Einspruch im Rahmen eines Verfahrens gemacht hat, weil sein Mandant aufgrund einer Streckenführung nicht aufgrund einer Bauordnung, sondern auf Basis eines privaten Regelwerkes (der sogenannten HL - Richtlinien der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG) gemeinschaftsrechtwidrig enteignet werden soll? (Kundmachung der Verhandlung: GZ. 825.065/5-II/C/12/02)

Antwort:

Bei der angesprochenen HL-Richtlinie handelt es sich um eine der wichtigsten behördlich genehmigten Dienstvorschriften. Zusätzlich verweise ich nochmals auf die Beantwortung zu Frage 2.1, wonach eine Eisenbahnverordnung (so wie jede andere Bauordnung) nur einen groben Rahmen vorgeben kann, der dann durch das bereits bestehende technische Regelwerk (wie in der parlamentarische Anfrage Nr. 3576/J angeführt, z.B. die HL-Richtlinie) ergänzt wird. Ohne das entsprechende technische Regelwerk unter der Verordnung wäre eine Planung, Beurteilung und Ausführung eines Projektes nicht möglich.

Bei dem erwähnten Zitat handelt es sich um eine Einwendung, deren Behandlung in entsprechenden Verfahren erfolgen wird.

Frage 18:

Glauben Sie, dass die freundliche Aufforderung, behindertengerecht zu planen und zu bauen (wie etwa in der Straßenbahnverordnung oder dem Entwurf für die Eisenbahnverordnung 2002 enthalten), KONKRETE REGELUNGEN ersetzt?

Antwort:

Ich verweise auf die Beantwortung zu Frage 2.1.

Frage 19:

Die von Ihnen in Ihrer Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP, Frage 4 - 6 genannten Regelwerke sind ALLE NICHT VOM BMVIT, sondern von EINZELNEN EISENBAHNUNTERNEHMEN erarbeitet worden. SIE GEWÄHRLEISTEN DAHER KEINEN EINHEITLICHEN STANDARD, SONDERN PROLONGIEREN DIE INKOMPATIBILITÄT VIELER EINZELMASSNAHMEN.

Die oberste Baubehörde des Freistaates Bayern hat einen konkreten Leitfaden "Bauen und Wohnen für Behinderte", das auch konkrete Festlegungen über Eisenbahnanlagen enthält, in Zusammenarbeit mit Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen erarbeitet. Werden Sie bei der Erarbeitung einer Eisenbahnbauordnung auch die Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen einbinden?

Antwort:

Dienstvorschriften eines Eisenbahnunternehmens werden grundsätzlich von diesem erarbeitet. Dabei kann es auch eine Mitwirkung des bmvit geben. Jedenfalls werden im Rahmen der eisenbahnfachlichen Prüfung einer genehmigungspflichtigen Dienstvorschrift die rechtlichen und technischen Inhalte geprüft und dabei auch ein einheitlicher Standard sichergestellt. Alle anderen angeführten Regelwerke werden im Rahmen entsprechender Gremien (national und international) unter Mitwirkung bzw. Einbeziehung des ho. Ressorts erstellt.

Frage 20:

Welche Rechtsgrundlage haben die als Dienstvorschriften bezeichneten technischen Regelwerke der Eisenbahnunternehmen?

Antwort:

Grundsätzlich leitet sich die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens zur Regelung der entsprechenden Inhalte unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs aus § 19 Eisenbahngesetz ab.

Weiters kann der § 21 Abs.3 EisbG angeführt werden.

Frage 21:

Wie wird sichergestellt, dass sich durch unterschiedliche Dienstvorschriften der verschiedenen Eisenbahnunternehmen keine unterschiedlichen Niveaus hinsichtlich

Sicherheit

Behindertengerechtigkeit

Wettbewerb

ergeben?

Antwort:

Die Behörde prüft im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens das eingereichte Projekt auf die Sicherheit und Behindertengerechtigkeit. Die Art der behindertengerechten Ausführung eines Bauvorhabens wird jeweils von den entsprechenden Rahmenbedingungen, wie Anlage und Betriebsverhältnisse, abhängig sein, wobei hinsichtlich des Niveaus von Dienstvorschriften festzustellen ist, dass Art, Inhalt und Umfang der Dienstvorschrift bei den einzelnen Dienstvorschriften, jedenfalls die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes gewährleisten müssen.

Der diskriminierungsfreie Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- oder Nebenbahnen ist Zugangsberechtigten zu gestatten, wobei die Festlegung der Bedingungen in den allgemeinen Geschäftsbedingungen zu erfolgen hat und diese bedürfen der Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission.

Frage 22:

Bis wann ist mit den in Ihrer Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP, Frage 4 - 6 genannten Verordnungen zu rechnen?

Antwort:

Die in der Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP, Frage 4 - 6 genannte Verordnung ist für Ende 2002/Anfang 2003 geplant.

Frage 23:

Hat das BMVIT die "Dienstvorschriften" der Eisen bah n unternehmen überprüft, und genügen diese den Anforderungen an Behindertengerechtigkeit?

Bitte für folgende Unternehmen die Ergebnisse bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Antwort:

Dienstvorschriften werden im Rahmen der einzelnen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren überprüft und erforderlichenfalls eine Anpassung gefordert. Dienstvorschriften allein reichen nicht aus, um ein Projekt auf seine Behindertengerechtigkeit zu überprüfen; wie bereits mehrfach ausgeführt, werden hiezu die entsprechenden Normen und technischen Regelwerke herangezogen.

Frage 24:

Warum legt der Bund nicht selber die Verwendung der von ihm übertragenen Mittel fest, sondern überlässt etwa die behindertengerechte Gestaltung dem Wohlwollen der Eisenbahnunternehmen, was durch die Tatsache belegt wird, dass die (sehr lückenhaften) HL - Richtlinien der HL AG und der ÖBB trotz zahlreicher neuer Gesetze und Verordnungen sowie neuer Normen seit 1994 nicht geändert wurden?

Antwort:

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu den Fragen 6, 9 und 26 verwiesen.
Ein Antrag auf Genehmigung für Änderungen der HL-Richtlinien wurde der Obersten, Eisenbahnbehörde mit Juni 2002 zugeleitet und befindet sich dzt. in Begutachtung.

Frage 25:

Bis wann werden aus den Beförderungsbedingungen der österreichischen Eisenbahnunternehmen jene Bestimmungen entfernt werden, die behinderte Menschen diskriminieren (Rollstuhlfahrer nur mit Begleitperson u.dgl.)?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Antwort:

Zur Gesetzeslage wird angemerkt, dass weder das Eisenbahngesetz noch das Eisenbahnbeförderungsgesetz Regelungen für eine gesonderte Behandlung behinderter Fahrgäste vorsehen.

Nach der geltenden Gesetzeslage sind Beförderungsbedingungen von den Eisenbahnunternehmen zu erstellen. Naturgemäß haben sich die jeweiligen Beförderungsbedingungen an den Anlage- und Verkehrsverhältnissen zu orientieren.

Frage 26:

Teilen Sie die Meinung Ihrer Vorgängerin, lt. Anfragebeantwortung Nr. 3215/J-NR/2001 vom 12.2.2002 Frage 12?

Wenn nein: Sind Sie bereit die Fördermittel für behindertengerechte barrierefreie Ausstattung rückwirkend für die Jahre 2000-2002 aus dem Budget 2002 bereitzustellen und für das Jahr 2003 im Budget wieder sicherzustellen?

Wenn nein: Warum nicht?

Antwort:

Ergänzend zur Anfragebeantwortung meiner Amtsvorgängerin, DI Dr. Forstinger, der parlamentarischen Anfrage Nr. 3215/J-NR/2001 vom 13.12.2001, ist darauf hinzuweisen, dass die ÖBB zur Wahrung der Interessen von behinderten Fahrgästen sowie als Ansprechpartner und Auskunftspersonen für Behinderte insgesamt neun regionale und eine zentrale Behinderten-Servicesteile betreiben.