

4184/AB XXI.GP

Eingelangt am: 10.09.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie:

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4231/J-NR/2002 betreffend Bericht der Bundesregierung zur Durchforstung der österreichischen Bundesrechtsordnung hinsichtlich behindertenbenachteiligender Bestimmungen (III-178 der Beilagen, XX. Gesetzgebungsperiode), die die Abgeordneten Lapp und Genossen am 11. Juli 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist folgendes festzuhalten:

Art. 7 Abs. 1 letzter Satz B-VG lautet: "Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Die Republik (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich dazu, die Gleichbehandlung von behinderten und nichtbehinderten Menschen in allen Bereichen des täglichen Lebens zu gewährleisten".

Der damalige Bundeskanzler Mag. Viktor KLIMA hatte den Verfassungsdienst im Bundeskanzleramt beauftragt, eine Arbeitsgruppe einzurichten, um jene Bestimmungen in der Bundesrechtsordnung zu identifizieren, die eine potentielle Benachteiligung für behinderte Menschen bedeuten könnten.

Am 8. Jänner 1998 fand die konstituierende Sitzung der "Arbeitsgruppe zur Durchforstung der Rechtsordnung hinsichtlich behindertenbenachteiligender Bestimmungen" statt.

Die unter der federführenden Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr eingerichtete Unterarbeitsgruppe "Mobilität-Verkehr-Wohnen-Bauen-Freizeit-Kommunikation" hat zwei Mal (19. Mai 1998, 10. Juni 1998), der Teilbereich Verkehr-Kommunikation ein weiteres Mal (am 14. Dezember 1998) getagt.

Der überarbeitete Gesamtbericht wurde in einer abschließenden Plenarsitzung am 17. Februar 1999 von der Arbeitsgruppe zustimmend zur Kenntnis genommen.

Frage 1:

Inwieweit wurden die Empfehlungen des obigen Berichts von Ihrem Ressort aufgegriffen und umgesetzt?

Antwort:

Die Empfehlungen der "Arbeitsgruppe zur Durchforstung der Rechtsordnung hinsichtlich behindertenbenachteiligender Bestimmungen" dienen dem bmvit als Grundlage für die Berücksichtigung der Anliegen von Menschen mit besonderen Bedürfnissen. Sämtliche Gesetzesinitiativen werden vor dem Hintergrund dieses Berichts evaluiert.

Besonders hervorzuheben sind das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personen- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G), das mit 1.1.2000 in Kraft getreten ist.

Als positives Beispiel ist auch der persönliche Einsatz der vormaligen FBM für Verkehr, Innovation und Technologie Dipl.-Ing. Monika Forstinger zu nennen, die die volle Ermäßigung für sehbehinderte und blinde Menschen bei Kauf einer ÖBB-Fahrkarte von 50 % bei einem Verkaufsschalter durchsetzte, nachdem diese auf 45 % herabgesetzt worden war.

Bei der Änderung bestehender und bei der Verabschiedung neuer Gesetze muss das Bundesministerium vor einer rechtlich verbindlichen Festschreibung solcher Maßnahmen immer Rücksicht auf die kurz-, mittel und langfristigen Auswirkungen finanzieller Art nehmen.

Eine Lösung dieser Themenbereiche ist nur nach Festlegung eines wirtschaftlich realistischen Umsetzungszeitraumes und nach Klärung der Finanzierung möglich.

Frage 2:

Welche Benachteiligungen von behinderten Menschen sind in Ihrem Zuständigkeitsbereich noch offen?

Antwort:

In den Zuständigkeitsbereich des bmvit fallen folgende Punkte des Gesamtberichtes der Arbeitsgruppe zur Durchforstung der österreichischen Bundesrechtsordnung hinsichtlich behindertenbenachteiligender Bestimmungen (gemäß Inhaltsverzeichnis Gesamtbericht):

Mobilität-Verkehr

Eisenbahnbeförderungsgesetz, Kraftfahrlineiengesetz 1952
Luftfahrt

Mobilität-Bauen-Wohnen-Freizeit

Öffentlich zugängliche Baulichkeiten
öffentliche Einrichtungen
Förderungen

Kommunikation

Gebühr für Auskunftserteilung am Telefon
Telefongebührenbefreiung
Dienste für Telefonate zwischen Hörenden und Gehörlosen
Rundfunkgesetz

Nach wie vor offen ist die generelle Zugänglichkeit zu Verkehrseinrichtungen und Verkehrsmitteln sowie zu Informationsquellen. Offen bedeutet aber nicht, dass seit Fertigstellung des Berichts der Arbeitsgruppe nichts geschehen ist. Es bedeutet viel mehr, dass bei der Behandlung der Materie immer auf die faktischen und finanziellen Umstände, in denen sich die Republik (Bund, Länder und Gemeinden), die Verkehrsträger und die Anbieter von Informationsdiensten befinden, sowie auf den Letztstand der Technik ("state of the art") Rücksicht genommen werden muss.

Eisenbahngesetz / § 3 Beförderungspflicht

"(1) Die Eisenbahn hat Personen, Reisegepäck und als Wagenladung aufgegebene Güter zu befördern, sofern

- a) der Bahnbenützer die für die Beförderung notwendigen Vorschriften einhält,
- b) die Beförderung mit den Personen und den normalen Beförderungsmitteln, die den regelmäßigen Bedürfnissen des Verkehrs genügen, möglich ist und
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwenden vermag."

Es ist derzeit nicht möglich, die Eisenbahnen **generell** zu verpflichten, dass behinderte Menschen auch dann zu befördern sind, wenn dafür besondere Beförderungsmittel und zusätzliche Mittel notwendig sind (siehe Beantwortung Frage 5).

Kraftfahrliniengesetz § 8

Die Konzession verpflichtet den Konzessionsinhaber:

"1. die Kraftfahrlinie während der ganzen Dauer der Konzession den gesetzlichen Vorschriften und den Konzessionsbedingungen entsprechend ununterbrochen zu betreiben;..."

Es ist derzeit nicht möglich, Konzessionsinhaber zu verpflichten, dass die geplante Verkehrsverbindung den Anforderungen für die Teilnahme von behinderten Menschen generell entspricht (siehe Beantwortung Frage 5).

Rundfunkgesetz § 2

"(1) Der österreichische Rundfunk hat durch die Herstellung und Sendung von Hörfunk- und Fernsehprogrammen sowie durch die Planung, die Errichtung und den Betrieb der hierfür notwendigen technischen Einrichtungen, insbesondere von Studios und Sendeanlagen, vor allem zu sorgen für
1. die umfassende Information der Allgemeinheit über alle wichtigen politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und sportlichen Fragen ...

Gehörlose Menschen können viele und als Information wesentliche Programmteile des ORF Fernsehens mangels Untertitel oder Gebärdensprache nicht mitverfolgen. Dadurch wird der ORF seiner Informationspflicht nur teilweise gerecht.

Die konkrete Umsetzung der Informationspflicht obliegt dem ORF. Die gesetzliche Regelung ist in diesem Fall ausreichend.

Andere Themenbereiche, die nicht auf Gesetzesebene behandelt werden, werden in eigenen Ausschüssen (z.B. Normungsausschüsse) und auf internationaler Ebene (Luftverkehr) behandelt, an denen Vertreter des bmvit teilnehmen.

Frage 3:

Bis wann werden Sie welche Maßnahmen setzen, um die noch bestehenden Benachteiligungen von behinderten Menschen zu beseitigen?

Antwort:

Es ist nicht möglich, aufgrund der vielseitigen Materie einen konkreten Termin für die Aufhebung aller noch bestehenden Benachteiligungen behinderter Menschen zu nennen. Das europäische

Jahr der behinderten Menschen 2003 könnte aber einen zusätzlichen Anreiz bieten, sich diesem Ziel wesentlich zu nähern. Zu diesem Zweck haben bereits im Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen Treffen von Behörden- und Behindertenvertretern stattgefunden.

Frage 4:

Was gedenken Sie zu unternehmen, damit es keine Benachteiligungen von behinderten Menschen, insbesondere von Rollstuhlfahrern, bei der Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln mehr gibt?

Antwort:

Der Zugang zum öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, sei es bei Schienenbahnen, im Busbereich oder bei innerstädtischen Verkehrsmitteln, soll grundsätzlich allen Personengruppen möglich sein. Daher ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung, auch Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Dies ist nicht zuletzt auch deshalb nötig, da diese Personen oft auf die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen sind. Dabei handelt es sich bei der Personengruppe der in ihrer Mobilität eingeschränkten nicht nur um Behinderte im engeren Sinn, sondern auch um Personen mit Kleinkindern, Personen mit größerem Reisegepäck und ältere Menschen.

Die Kompetenzen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr wurden im Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G), das mit 1.1.2000 in Kraft getreten ist, neu geregelt.

Die Erstellung des eigenwirtschaftlichen Angebots von Verkehrsleistungen obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner wirtschaftlichen Autonomie. Dies gilt auch für die großen ehemaligen Bundesunternehmen Postbus und österreichische Bundesbahnen, die im Poststrukturgesetz bzw. dem Bundesbahngesetz aus dem Bundeshaushalt ausgegliedert wurden, womit auch kein unmittelbarer Durchgriff auf kaufmännische Entscheidungen der Unternehmensführungen durch die Bundesregierung gegeben ist.

Für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sind gem. ÖPNRV-G grundsätzlich die regionalen Gebietskörperschaften Länder und Gemeinden zuständig. Der Bund hat dabei die Aufgabe, zusätzliche Verkehrsdienste unter gewissen Voraussetzungen zu fördern (siehe dazu Antwort zu Frage 5).

Frage 5:

Welche Bundesmittel werden Sie zusätzlich dafür bereitstellen, dass die Zugänglichkeit der Verkehrssysteme für in Ihrer Mobilität physisch beeinträchtigte Personen / Personengruppen verbessert wird?

Antwort:

Zur Förderung von Bestellungen der Länder und Gemeinden im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr werden vom Bund im Jahr 2002 Mittel in der Höhe von € 14.535.000,- zur Verfügung gestellt. Die maximale Förderhöhe beträgt 50% der Bestellsumme und ist von der Einhaltung bestimmter Qualitätskriterien abhängig. Die Anliegen behinderter Menschen finden sich dabei in folgenden, im ÖPNRV-G 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 Verkehre die mit diesen Bundesmitteln finanziert wurden und in denen die Belange der behinderten Menschen voll umgesetzt wurden sind beispielsweise: 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, Rollstuhllehne, gesicherte Zugänge zu Haltestellen, gesicherte Aufstellflächen für RollstuhlfahrerInnen in Haltestellen).

Eine vollständige Erschließung mit klassischen Linienverkehren in allen Regionen und mit umfassenden Betriebszeiten wird auch in Zukunft kaum von den öffentlichen Händen finanziert werden können. Dies gilt vor allem auch deshalb, da der Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge und Infrastruktur wesentlich höhere Kosten verursacht. Im ÖPNRV-G wird deshalb auch der Einsatz alternativer Betriebsformen wie Anrufsammetaxis 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 die persönliche Hilfestellung bei der Benutzung leichter zu realisieren. Ein positives Beispiel dafür ist das in einigen Kärntner Gemeinden bereits realisierte GO-Mobil.

Im Seilbahnbereich wurden in den letzten Jahren im Rahmen einer Arbeitsgruppe Benutzeranforderungen aus der Sicht behinderter Menschen formuliert. Diese werden dzt. auf europäischer Ebene in die neu zu erstellenden CEN-Normen eingearbeitet.

Fragen 6 und 7:

Betreffend das Erfordernis eines ärztlichen Attestes vor Antritt eines Fluges für behinderte Personen (Menschen mit eingeschränkter Mobilität) wird in dem Bericht auf die Richtlinien der Federal Aviation Administration (FAA) verwiesen, die anregen, dass die Vorlage eines ärztlichen Attestes für Rollstuhlfahrer nicht mehr zur Bedingung für die Beförderung erhoben werden solle (S. 118). Haben Sie sich bzw. Ihre Vorgängerinnen bei den zuständigen internationalen Vereinigungen (ICAO bzw. IATA) dahingehend eingesetzt, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht-gehbehinderten Personen insofern gleichgestellt werden, als allfällige Gesundheitsprobleme, die durch einen Flug möglicherweise auftreten könnten, eigenverantwortlich bekannt gegeben werden können / müssen und dass nicht generell die Vorlage eines ärztlichen Attestes verlangt wird? Wenn ja, was sind die Ergebnisse dieser Bemühungen? Wenn nein, warum nicht? Werden Sie sich in Zukunft dafür einsetzen? Wenn ja, wie und wann?

Seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde wurde in dem Bericht zugesagt, dass Österreich dieses Anliegen mit anderen Staaten diskutieren wird. Mit welchen Staaten wurde durch wen mit wem wann diskutiert? Was waren die jeweiligen Ergebnisse und Konsequenzen dieser Gespräche?

Antwort:

Regelungen zum Thema finden sich in Kapitel 8 G. Annex 9 ("Facilitation") zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt ("Chicagoer Konvention"). Dort werden Empfehlungen ("recommended practices") ausgesprochen, die behinderten Personen den Zugang zum Luftverkehr erleichtern sollen, z.B. in Bezug auf adäquate Information der Passagiere, Parkplätze, Ausstattung von Flugzeugen etc. Die Anwendung bzw. Weiterentwicklung von Annex 9 wird im Rahmen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO diskutiert.

Auf europäischer Ebene gibt es Regelungen im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ECAC, namentlich in deren Doc 30 "Facilitation", welches ebenfalls dem Annex 9 entsprechende Regelungen enthält. Zur Diskussion bezüglich praktischer Umsetzung und Weiterentwicklung von

Doc 30 wurde im Rahmen von ECAC eine Arbeitsgruppe "Persons with Reduced Mobility" eingerichtet, welche eine Untergruppe der ECAC-Arbeitsgruppe "Facilitation" darstellt. Im Rahmen der genannten Arbeitsgruppe werden halbjährlich Treffen abgehalten, an denen neben Vertretern staatlicher Behörden Vertreter der Luftverkehrswirtschaft (Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugzeugbau) sowie von Behindertenorganisationen (z.B. European Disability Forum) teilnehmen. Zu den Themen, welche im Rahmen der genannten Arbeitsgruppe diskutiert werden, gehören beispielsweise das Problem der behindertengerechten Ausgestaltung von Flughäfen (z.B. sollen sich sehbehinderte Menschen adäquat informieren können), die Zusammenarbeit mit Flugzeugherstellern (vor allem mit Airbus bei der Konstruktion des neuen Airbus 380), Mitnahme von Servicetieren wie auch regelmäßig das Problem der Kostentragung der nötigen Infrastruktur. An diesen Treffen nehmen auch Vertreter des bmvit teil.

Als eine wichtige aktuelle Entwicklung kann die Selbstverpflichtung der europäischen Luftverkehrswirtschaft durch sogenannte "Commitments" ("Airline Passenger Service Commitment" für die Fluggesellschaften bzw "Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service" für die Flughäfen) bezeichnet werden.

In diesen Dokumenten verpflichten sich die europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen freiwillig zur Einhaltung von bestimmten Mindeststandards in Bezug auf Serviceleistungen gegenüber den Flugpassagieren. In einem Anhang zu beiden Dokumenten wird jeweils auf die Bedürfnisse der behinderten Personen eingegangen; dieser Teil der Dokumente wurde im Rahmen der erwähnten ECAC-Arbeitsgruppe "Persons with Reduced Mobility" ausgearbeitet. So soll beispielsweise den behinderten Passagieren eine möglichst unabhängige Durchführung der Reise gesichert werden, die nötigen Informationen bzw. Infrastruktur soll bereitgestellt werden, Kontrollen sollen in menschenwürdiger Weise durchgeführt werden, das Personal der sich verpflichtenden Unternehmen soll entsprechend geschult werden, die Kosten für spezielle Leistungen sollen nicht direkt an die behinderte Person weitergegeben werden. Entsprechende detaillierte Ausführungsprogramme sollen von den Unternehmen selbst erstellt werden. Von den wichtigsten österreichischen Luftverkehrsunternehmen sind die "Commitments" im Laufe des vergangenen Jahres unterzeichnet worden. Hierzu gehören die Austrian Airlines Group (Austrian Airlines, Lauda Air, Tyrolean Airways, Rheintalflug) sowie die Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg. Die Mehrzahl der österreichischen Unternehmen hat bereits Ausführungspläne ("service plans") ausgearbeitet und arbeitet an der vollständigen Umsetzung der freiwilligen Verpflichtungen. Im Lichte dieser praktischen Umsetzung wird auf europäischer Ebene zu erörtern sein, ob zusätzliche Maßnahmen von Behördenseite notwendig sind.