

**3086/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 08.08.2005**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0029-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 8. August 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3105/J-NR/2005 betreffend Schaffung der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) sowie der Infrastruktur der ÖBB, die die Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 8. Juni 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### **Allgemeines**

Gemäß § 6 Abs. 5 der Regierungsvorlage des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes wird Barrierefreiheit wie folgt definiert:

(5) Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

In den Erläuterungen zur gegenständlichen Regierungsvorlage wird die Anforderung „grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ genauer bestimmt:

Wenn es nach dem Stand der technischen Entwicklung nur unter besonders erschwerten Bedingungen möglich ist, völlige Barrierefreiheit herzustellen, wird auch die erforderliche Inanspruchnahme der Hilfeleistung durch Dritte noch keine mittelbare Diskriminierung begründen. Dies gälte beispielsweise für die Beistellung eines Hebelifts beim Zustieg in einen Eisenbahnwaggon.

Wie beim angeführten Beispiel des Hebelifts für den Einstieg in den Eisenbahnwaggon gilt daher auch ein Autobus, bei dem der barrierefreie Zugang erst durch erforderliche Tätigkeiten des/der Lenkers/-in hergestellt wird, als barrierefrei. Insbesondere sind das manuelle Aufklappen einer mechanischen Rampe sowie die Bedienung eines Hebeliftes zu nennen.

Bei den schienengebundenen Fahrzeugen kommt es, bedingt durch verschiedene Bahnsteighöhen, zu unterschiedlichen Einstiegshöhen (EH). Eine optimale Lösung wäre natürlich eine Standardhöhe aller Bahnsteige von 550 mm ab Schienenoberkante. Der derzeitige Stand reicht von 100 mm bis 550 mm.

Grundsätzlich sind jene Schienenfahrzeuge, welchen einen Rollstuhlstellplatz bieten, in Kombination mit technischen Hilfsmitteln (Hebelifte, Rampen, etc.) und einer Bahnsteigkante von 550 mm barrierefrei.

Fahrzeugarten, die beim Personennahverkehr im Einsatz stehen:

- 54 DoSto StW EH 600 mm
- 111 Talent EH 590 mm
- 20 Desiro EH 575 mm
- 148 CRD EH 1150 mm
- 119 4020 EH 1150 mm
- 110 5047 EH 1250 mm
- 10 Amz EH 1250 mm
- 32 BDmsz EH 1250 mm

#### **Fragen 1 und 2:**

Welche Anlagen und Fahrzeuge (Bus und Bahn) der ÖBB sind derzeit noch nicht barrierefrei zugänglich und nutzbar?

(Detaillierte Aufstellung aller Anlagen und Fahrzeuge)

Wie hoch ist der finanzielle Aufwand für die Schaffung von Barrierefreiheit bei Anlagen und Fahrzeugen (Bus und Bahn) der ÖBB?

(Detaillierte Aufstellung der Kosten)

#### **Antwort:**

In der untenstehenden Tabelle finden Sie eine Aufstellung der Schienenfahrzeuge, bei denen eine barrierefreie Benützung bereits möglich ist sowie die für die Herstellung der Barrierefreiheit aufzuwendenden Investitionskosten.

	Hebelift	Schiebetritt	Rampe	barrierefrei es WC	Fahrgast-Information
Talent 111 Garnituren	fehlt	fehlt	vorhanden	vorhanden	optisch und akustisch vorhanden
Umbaukosten	13.000.000	techn. schwer möglich			

<b>Desiro</b> 20 Garnituren	fehlt	vorhanden	vorhanden	vorhanden	optisch und akustisch vorhanden
Umbaukosten	2.000.000 Aufgrund des eingebauten Schiebetrittes techn. nur schwer realisierbar				
<b>DOSTO</b> 54 STW	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	akustisch vorhanden
Umbaukosten	3.240.000	techn. nicht möglich	techn. möglich ca. 270.000	4.800.000	optisch ca. 2.160.000
<b>CRD</b> 148 STW	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	akustisch vorhanden
Umbaukosten	techn. schwer möglich	techn. nicht möglich	techn. nicht möglich	13.155.555	optisch ca. 5.920.000
<b>4020</b> 110 Garnituren	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	akustisch vorhanden
Umbaukosten	techn. schwer möglich	techn. nicht möglich	techn. nicht möglich	10.577.777	optisch ca. 4.400.000
<b>5047</b> 110 Garnituren	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	akustisch vorhanden
Umbaukosten	techn. nicht möglich	techn. nicht möglich	techn. nicht möglich	techn. schwer möglich	optisch ca. 4.400.000
<b>82-91/81-91</b> 32 Wagen	fehlt	fehlt	fehlt	vorhanden	akustisch vorhanden
Umbaukosten	techn. schwer möglich	techn. schwer möglich	techn. nicht möglich		optisch ca. 1.280.000
<b>19-91</b> 10 Wagen	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	akustisch vorhanden
Umbaukosten	techn. nicht möglich	techn. nicht möglich	techn. nicht möglich	4.000.000	optisch ca. 400.000
<b>Investitions- kosten</b>	<b>18.240.000</b>	<b>0</b>	<b>270.000</b>	<b>32.533.332</b>	<b>18.560.000</b>

Die 32 barrierefreien Wagen, bei denen mit einem stationären Hebelift eine Ein- bzw. Ausstiegshilfe geleistet wird, kommen derzeit im Fernverkehr zum Einsatz.

Weiters werden in 20 DOSTO barrierefreie WC eingebaut. Ein Modell wurde bereits den Behindertenverbänden präsentiert und es wurde für sehr gut befunden.

Ebenfalls wird mit dem Ankauf der 20 neuen Fernverkehrsgarnituren, welche barrierefrei ausgestattet werden, ein weiterer Schritt für eine barrierefreie Bahn gesetzt werden.

Die Instandhaltung der Hebelifte benötigt eine vierteljährliche TÜV-Überprüfung in der Höhe von € 250,--. Dies ergibt eine jährliche Instandhaltung von € 1.500,-- (inkl. div. Materialaufwendungen im Zuge der Überprüfungen). Bei noch nicht abschätzbareren Großreparaturen kann bis zu einem Viertel der Anschaffungskosten (d.s. ca. € 40.000,--/Hebelift) je nach Umfang der Reparatur (bei 2 Hebeliften/Triebwagen) rd. € 20.000,-- betragen.

Die Rampen benötigen keine technische Instandhaltung und sind daher wesentlich kostengünstiger (allf. Kosten für die jährliche TÜV-Überprüfung in der Höhe von ca. €200,--/Rampe).

Die Instandhaltung der optischen und akustischen Fahrgastinformationen aufgrund der laufenden Daten und Hardwarewartung beträgt ca. € 2.400,-- pro Fahrzeug und Jahr.

Die Gesamtkosten für die Instandhaltung bzw. Wartung der fahrzeuggebundenen Hebelifte für die spezielle Drehrampe und das Fahrgastinformation betragen jährlich ca. € 1.742.500,-. Da es derzeit noch keine vergleichbaren Anlagen gibt, sind die genannten Preise Schätzwerthe.

Für den Busbereich darf folgende Unterscheidung getroffen werden:

- Zugänglichkeit der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen

Fahrzeugbestand Stand Juni 2005

	City-Kleinbus	Gelenksbus	Überlandbus	Niederflurbus	Reisebus	Stadtbus	Gesamt
nicht barrierefrei zugänglich (Hochflur ohne Hebelift)	4	37	1.591	0	59	16	<b>1.707</b>
bedingt barrierefrei zugänglich (Niederflur ohne Rampe)	1	1	-	88	-	-	<b>90</b>
barrierefrei zugänglich (Niederflur mit Rampe)	25	5	-	257	-	39	<b>326</b>
Anzahl der Fahrzeuge	30	43	1.591	345	59	55	<b>2.123</b>

Nicht barrierefrei zugänglich sind 1707 Fahrzeuge, zum überwiegenden Teil handelt es sich dabei um Überlandbusse. Derzeit sind diese Fahrzeuge nicht mit einer Einstiegshilfe (Hebelift) ausgestattet. Etwa ein Drittel der Überlandbusse verfügt über ein Podest gegenüber der hinteren Tür zum Abstellen von Kinderwagen, Gepäck bzw. für stehende Fahrgäste.

Als bedingt barrierefrei zugänglich werden ältere Niederflurfahrzeuge ohne Rampe eingestuft. Bei diesen Fahrzeugen liegt die Einstiegshöhe nach Absenken des Fahrzeugs um ca. 60 mm bei ca. 280 - 290 mm. Von einer Bordsteinkante mit 200 mm muss daher noch eine Distanz von 80 bis 90 mm überwunden werden. Für BenutzerInnen von Handrollstühlen ist diese Stufe zumindest mit Unterstützung des Lenkers/der Lenkerin zu überwinden, für BenutzerInnen von Elektrorollstühlen ist ein Einstieg unter Umständen nicht möglich.

Als barrierefrei zugänglich gelten Niederflurfahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling) und Rampe. Wegen der geringeren Anschaffungs- und Wartungskosten und der hohen Zuverlässigkeit werden ausschließlich mechanische Rampen eingesetzt. Gut bewährt haben sich Klapprampen, mit Schieberampen sind nur mehr vereinzelte Fahrzeuge ausgestattet.

Seit Ende 1999 wurden alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge mit mechanischer Klapprampe erworben (gilt sowohl für Fahrzeuge des ehemaligen Bahnbusses als auch der Österreichischen Postbus AG).

Voraussetzung für die barrierefreie Zugänglichkeit von Niederflurbussen mit Absenkvorrichtung und Rampe ist das Vorhandensein eines entsprechenden Bordsteins bei der Haltestelle.

Zur Abschätzung der Kosten für die Schaffung von barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen werden 2 Varianten berechnet:

**Variante A) Kurzfristige Schaffung von Barrierefreiheit durch Umrüstung des bestehenden Fuhrparks**

Beim nachträglichen Umbau von bereits im Betrieb befindlichen Überlandbussen würden alle als nicht barrierefrei eingestuften Fahrzeuge (siehe oben) mit einem fremdkraftbetätigten Hebelift ausgestattet werden.

Da etwa zwei Drittel der nicht barrierefrei zugänglichen Busse ohne Abstellfläche (Podest) gegenüber der hinteren Tür ausgeführt sind, würden bei diesen Fahrzeugen zusätzlich umfangreiche Umbauten im Wageninneren und Verstärkungen im Gerippe des Busses notwendig werden. Die Kosten für den Einbau eines Hebeliftes und aller erforderlichen Umbauten zur Schaffung eines Rollstuhlstellplatzes werden pro Fahrzeug mit € 24.000,-- beziffert.

Etwa ein Drittel der nicht barrierefrei zugänglichen Busse ist bereits mit einem Podest ausgestattet. Der nachträgliche Einbau eines Hebeliftes wird mit € 15.000,-- beziffert, Adaptionen im Wageninneren (Rückhaltevorrichtung, Griffe, etc.) werden mit € 2.000,-- angegeben.

Die 90 bedingt barrierefrei zugänglichen Busse wären mit Klapprampen nachzurüsten. Die Kosten dafür werden samt kleinerer Adaptionen beim Rollstuhlstellplatz mit € 4.000,-- beziffert.

Maßnahme	Geschätzte Kosten	Anzahl der Fahrzeuge	Gesamtkosten
Einbau von Hebelift und Umbauten im Wageninneren für Rollstuhlstellplatz	24.000 €	1.138	27.312.000 €
Einbau von Hebelift und Adaptionen im Wageninneren	17.000 €	569	9.673.000 €

Einbau von Klapprampe und Adaptionen beim Rollstuhlstellplatz	4.000 €	90	360.000 €
Administrationsaufwand zur Projektabwicklung	10% der Gesamtkosten für alle Maßnahmen		3.734.500 €
Gesamtkosten Investition			41.079.500 €

Die jährlichen Wartungs- und Reparaturkosten werden pro elektrischen Hebelift mit etwa 800 Euro beziffert. An zusätzlichem jährlichem Aufwand würden somit € 1.365.600,-- anfallen.

#### **Variante B) Schrittweise Schaffung von Barrierefreiheit durch Neubeschaffung von barrierefreien Fahrzeugen**

Durch die laufende Neubeschaffung von Fahrzeugen könnte innerhalb einer Zeitspanne von etwa 15 Jahren ein weitgehend barrierefreier Fuhrpark geschaffen werden. Der größte Teil der dafür erforderlichen Kosten entfällt auf die zusätzliche Ausstattung der neu erworbenen Überland- und Reisebusse mit fremdkraftbetriebenen Hebeliften. Je nach Ausführungsart bewegen sich die Kosten dafür zwischen € 8.000,-- und € 11.000,--. Samt den Einrichtungen am Rollstuhlstellplatz kann der finanzielle Aufwand mit durchschnittlich € 12.000,-- beziffert werden.

Geht man davon aus, dass alle 1.707 derzeit nicht barrierefrei zugänglichen Busse wieder durch Überlandbusse ersetzt werden, kann mit einem zusätzlichen Anschaffungsaufwand von 20 bis 25 Mio. Euro im Zeitraum von etwa 15 Jahren gerechnet werden (Preissteigerung nicht berücksichtigt).

Maßnahme	Geschätzte Kosten	Anzahl der Fahrzeuge	Gesamtkosten
Hebelift und Rollstuhlstellplatz bei Neubeschaffung	12.000 €	1.707	20.484.000 €
Administrationsaufwand zur Projektabwicklung	10% der Gesamtkosten		2.048.400 €
Gesamtkosten Investition			22.532.400 €

Die jährlichen Wartungs- und Reparaturkosten werden pro elektrischem Hebelift mit etwa € 800,-- beziffert. Nach dem Austausch aller derzeit nicht barrierefreien Busse wäre der zusätzliche jährliche Aufwand mit € 1.365.600,-- zu veranschlagen.

- Nutzung der Fahrzeuge für Personen mit Sinnesbehinderung (blind, sehbehindert, gehörlos)

Der überwiegende Teil der Fahrzeuge ist mit Lautsprechern und Mikrofon ausgestattet, die die Ansage der nächsten Haltestelle durch den Lenker/die Lenkerin ermöglichen. Mit Ausnahme weniger Fahrzeuge ist der Fuhrpark jedoch nicht mit automatisch fortschaltenden Einrichtungen zur akustischen und visuellen Fahrgastinformation ausgestattet.

Die Kosten für die Ausstattung mit akustischer und visueller Fahrgastinformation im Bus wurden ebenfalls in 2 Varianten berechnet.

**Variante A) Kurzfristige Schaffung von Barrierefreiheit durch Umrüstung des bestehenden Fuhrparks**

Maßnahme	Geschätzte Kosten	Anzahl der Fahrzeuge	Gesamtkosten
Nachrüstung mit akustischer und visueller Fahrgastinformation im Bus	5.000 €	2.123	10.615.000 €
Administrationsaufwand zur Projektabwicklung	10% der Gesamtkosten		1.061.500 €
Gesamtkosten Investition			11.676.500 €

**Variante B) Schrittweise Schaffung von Barrierefreiheit durch Neubeschaffung von barrierefreien Fahrzeugen**

Maßnahme	Geschätzte Kosten	Anzahl der Fahrzeuge	Gesamtkosten
Ausstattung akustischer und visueller Fahrgastinformation im Bus bei Neubeschaffung	4.500 €	2.123	9.553.500 €
Administrationsaufwand zur Projektabwicklung	10% der Gesamtkosten		955.350 €
Gesamtkosten Investition			10.508.850 €

Für die laufende Daten- und Hardwarewartung sind € 1.680,-- pro Fahrzeug und Jahr zu veranschlagen. Bei Ausstattung des gesamten Fuhrparks mit akustischer und visueller Fahrgastinformation würden € 3.566.640,-- an jährlichen Wartungskosten anfallen.

**Fragen 3 und 4:**

Welche Teile der Infrastruktur der ÖBB sind derzeit noch nicht barrierefrei zugänglich und nutzbar? (Detaillierte Aufstellung)

Wie hoch ist der finanzielle Aufwand für die Schaffung von Barrierefreiheit im Bereich der Infrastruktur der ÖBB?

(Detaillierte Aufstellung der Kosten)

**Antwort:**

Derzeit findet eine detaillierte Erfassung der ca. 1200 Verkehrsstationen hinsichtlich Barrierefreiheit statt. Im Zuge dieses Projektes, welches im Juni 2005 gestartet wurde, erfolgt eine Abstimmung zwischen der ÖBB-Infrastruktur und dem BMVIT. Auf Grund der Ergebnisse dieser Projektgruppe können einerseits die erforderlichen Maßnahmen an den jeweiligen Standorten und andererseits die davon abgeleiteten Kosten ermittelt werden.

Für den Busbereich kann zu baulichen Maßnahmen an Haltestellen und Busbahnhöfen keine Aussage gemacht werden. Eine Einteilung, welche der 22.000 bedienten Haltestellen mit welchem Aufwand barrierefrei zu gestalten sind, und eine entsprechende Kostenschätzung kann nur gemeinsam mit den zuständigen Gebietskörperschaften (Gemeinden bzw. Länder) bewerkstelligt werden.

Österreichweit sind etwa 90 Busbahnhöfe und Haltestellen als Hauptknotenpunkte einzustufen. Um eine barrierefreie Nutzbarkeit zu gewährleisten, ist die Ausstattung mit gut lesbaren elektronischen Anzeigetafeln mit Informationen zu Abfahrtszeiten, Zielen und Bussteigen erforderlich. Für blinde und sehbehinderte Fahrgäste müssen diese Informationen entweder akustisch umgesetzt werden oder mit mobilen Endgeräten abrufbar sein.

Maßnahme	Geschätzte Kosten	Anzahl der Hauptknotenpunkte	Gesamtkosten
Ausstattung mit elektronischen Anzeigetafeln pro Hauptknotenpunkt	12.500 €	88	1.100.000 €
Geschätzter Gesamtaufwand für blindengerechte Realisierung			200.000 €
Administrationsaufwand zur Projektabwicklung	10% der Gesamtkosten		130.000 €
Gesamtkosten Investition			1.430.000 €

Für die laufende Daten- und Hardwarewartung sind € 1.100,-- pro Hauptknotenpunkt und Jahr zu veranschlagen. Bei Ausstattung aller Hauptknotenpunkte mit elektronischen Anzeigetafeln würden also € 96.800,-- an jährlichen Wartungskosten anfallen.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Gorbach