



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR

4598 / AB

18. Aug. 2008

ZU 4683 / J

GZ. BMVIT-10.000/0034-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, am 18. August 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4683/J-NR/2008 betreffend Barrierefreier Zugang zu Schnellbahnlinsen Matzleinsdorfer Platz, 1050 Wien, die die Abgeordneten Theresia Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 7. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1

Wer ist für die Sicherstellung der barrierefreien Zugänglichkeit zu den Schnellbahnlinsen am Matzleinsdorfer Platz zuständig und warum?

Antwort:

Vorweg möchte ich darauf hinweisen, dass es sich bei der Schnellbahnhaltestelle Matzleinsdorfer Platz um eine Verkehrsanlage handelt, die bereits vor dem 01.01.2006 errichtet wurde.

Gemäß der Übergangsbestimmung des § 19 Abs. 3 Behindertengleichstellungsgesetz - BGStG, BGBl. I Nr. 82/2005 idGF BGBl. I Nr. 67/2008 sind die Bestimmungen des BGStG hinsichtlich Barrieren im Zusammenhang mit Verkehrsanlagen, Verkehrseinrichtungen und Schienenfahrzeugen, die vor dem 1. Jänner 2006 auf Grund der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen genehmigt bzw. bewilligt wurden, bis zum 31. Dezember 2015 nur insoweit anzuwenden, als eine Barriere rechtswidrig errichtet wurde. Gemäß § 19 Abs. 10 leg. cit. sind Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Verkehrsanlagen oder öffentlichen Verkehrsmitteln verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2006 nach Anhörung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation einen Plan zum Abbau von Barrieren für die von ihnen genutzten Einrichtungen, Anlagen und öffentlichen Verkehrsmittel zu erstellen und die etappenweise Umsetzung vorzusehen (Etappenplan Verkehr). Weiters ist auf die Bestimmung des § 6 Abs. 1 BGStG hinzuweisen, wonach eine mittelbare

Diskriminierung im Sinne von § 5 Abs. 2 leg. cit. nicht vorliegt, wenn die Beseitigung von Bedingungen, die eine Benachteiligung begründen, insbesondere von Barrieren, rechtswidrig oder wegen unverhältnismäßiger Belastungen unzumutbar wäre.

Somit ist aus rechtlicher Sicht grundsätzlich davon auszugehen, dass Schieneninfrastrukturanlagen für die eine behördliche Genehmigung vor dem Inkrafttreten des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes erteilt wurde, zumindest in der Übergangsphase bis 31.12.2015, jedenfalls weiterhin den Rechtsvorschriften entsprechen. Die ÖBB-Holding AG hat einen Etappenplan Verkehr in Zusammenarbeit mit dem ÖAR gem. §19 BGStG erstellt.

Hinsichtlich der Zuständigkeit möchte ich darauf hinweisen, dass gemäß § 20 BGStG mit der Vollziehung des § 19 Abs. 10 dieses Gesetzes betreffend Erstellung und Umsetzung des „Etappenplans Verkehr“ die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz, nunmehr Bundesminister für Soziales und Konsumentenschutz betraut ist.

Frage 2:

Wenn für die Umsetzung die ÖBB zuständig sein sollen, bis wann wird am Matzleinsdorfer Platz die barrierefreie Zugänglichkeit zu den Schnellbahnlinien sichergestellt.

Antwort: In der Haltestelle Matzleinsdorfer Platz wurden - im Rahmen notwendiger Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung des Eisenbahnbetriebes - 2007 die Bahnsteige bereits auf die Einstiegshöhe von 55 cm gebracht und ein Blindenleitsystem am Bahnsteig eingebaut.

Die vollständig barrierefreie Gestaltung der Station Matzleinsdorfer Platz ist im „Etappenplan Verkehr“ enthalten (Etappe 3 von 2013-2015).“

Frage 3:

In welchen Stationen ist, abgesehen vom Matzleinsdorfer Platz, die barrierefreie Zugänglichkeit zu den angebotenen 15 Schnellbahnlinienstrecken ebenfalls noch nicht sichergestellt?

(Auflistung nach Name der Station, Nummer der Schnellbahnlinie(n), Zeitpunkt der Sicherstellung der barrierefreien Zugänglichkeit)

Antwort:

Insgesamt werden nach Auskunft der ÖBB laufend Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit umgesetzt. Damit Sie alle Stationen einsehen können, wo die barrierefrei Gestaltung geplant, in Umsetzung oder bereits erreicht ist, lege ich Ihnen den Etappenplan Verkehr der ÖBB als Beilage bei.

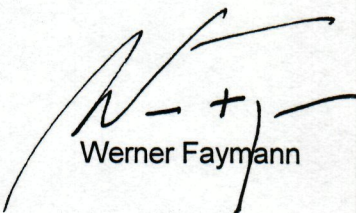
Als Beispiele im Wiener Bereich hinsichtlich bereits durchgeführter bzw. in Arbeit befindlicher Barrierefreiheit in den Bahnhöfen

- Wien Heiligenstadt
 - alle Bahnsteige per Lift barrierefrei erreichbar
 - Liftanlagen mit taktilen Tasten und Sprachausgabe
 - Hebung der Bahnsteige für leichteres Ein- und Aussteigen

- WC für mobilitätseingeschränkte Personen
- taktiler Bodenleitsystem
- Handlaufschilder (in Planung)
- Lautsprecheranlage
- Wien Praterstern
 - alle Bahnsteige per Lift barrierefrei erreichbar
 - Liftanlagen mit taktilen Tasten und Sprachausgabe
 - Hebung der Bahnsteige für leichteres Ein- und Aussteigen
 - WC für mobilitätseingeschränkte Personen
 - taktiler Bodenleitsystem
 - Handlaufschilder (in Planung)
 - Lautsprecheranlage
 - optischer Räumungsalarm im Brandfall
- Wien Meidling
 - Alle Bahnsteige barrierefrei zugänglich
 - Liftanlagen im Durchgang Eichenstraße bis Kerschensteinerstraße
 - Im Zuge der Errichtung der unterirdischen Halle erhalten alle Bahnsteige einen zweiten Lift (spätestens 3. Quartal 2009 zur Verfügung stehend)
- Haltestelle Wien Traisengasse
 - 2 neue Liftanlagen beim Aufgang Donaueschingenstraße (Herbst 2008 in Betrieb)
 - Einheitliches Blindenleitsystem
- S-Bahnstation Südtiroler Platz
 - Barrierefreier Umbau in Verbindung mit den Maßnahmen zum Hauptbahnhof Wien

Gemeinsam wurden von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit dem Verkehrsgremium Ost der Blindenorganisationen (ÖBSV; Hilfsgemeinschaft, Blindwohlfahrt, Blickkontakt,...) im Bereich der Wiener Schnellbahnen Hindernisse für blinde Menschen gemäß ÖNORM B1600 und den entsprechenden ÖNORMEN der Gruppe V entfernt, wodurch bereits die Randbahnsteige, die über kein taktiler Blindenleitsystem verfügen, für blinde Menschen sicher benutzbar sind.

Mit freundlichen Grüßen



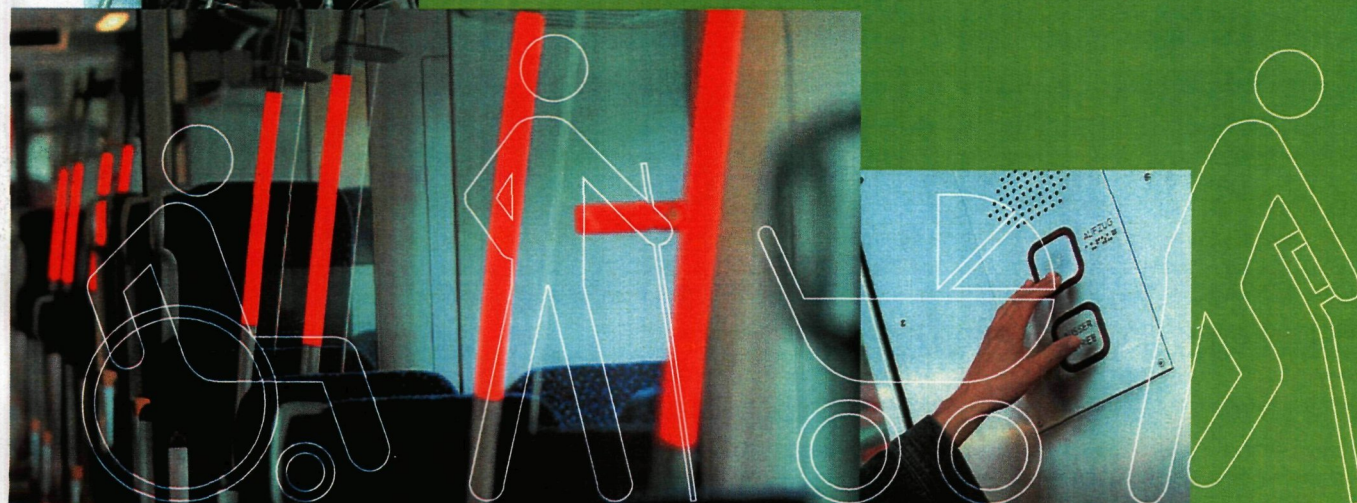
Werner Faymann

Beilage



Etappenplan Verkehr

gemäß § 19 Bundes-
Behindertengleichstellungs-Gesetz



Vorwort

Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs befördern die ÖBB mit Bus und Bahn 440 Mio. Menschen im Jahr oder 1,2 Mio. Tag für Tag – rund um die Uhr, sicher und komfortabel. Um das Reisen zunehmend auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkung möglichst angenehm, stressfrei und barrierefrei zu gestalten, setzen wir jetzt und in Zukunft eine Fülle an Verbesserungen um. Als Grundlage für unsere Arbeit der nächsten Jahre dient der vorliegende Etappenplan gemäß §19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz. Dieser Etappenplan wurde von den Experten der ÖBB-Gesellschaften nach Gesprächen mit Vertretern der Behindertenorganisationen erstellt und gliedert sich in die Bereiche Personennah- und Fernverkehr, Postbus, Infrastruktur (Bahnhöfe) und Homepage.



Vorstandsdirektor
Martin Huber

Der laufende Abbau jener Barrieren, mit denen mobilitätseingeschränkte Menschen heute noch konfrontiert sind, soll in 3-Jahresschritten bis 2015 erfolgen. Damit die Verbesserungen so praxisnah wie möglich erfolgen, werden wir die Resultate jedes Arbeitsabschnittes mit Vertretern der mobilitätseingeschränkten Menschen evaluieren. Dadurch können im Bedarfsfall zielgruppenrelevante Korrekturen vorgenommen werden. Für die optimale Abstimmung der Maßnahmen untereinander sorgt die in der ÖBB-Holding eingerichtete „Konzernkoordination Barrierefreiheit“.

Bis spätestens 2015 möchten wir alle Bahnhöfe mit einer Frequenz von über 2.000 Reisenden pro Tag ebenso wie den wichtigsten Bahnhof jeder Bezirkshauptstadt nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten im Rahmenplan barrierefrei ausstatten. Auf diesen Bahnhöfen reisen ca. 75 % aller KundInnen der Bahn. Im Fernverkehr kommt ab 2008 die neue Generation der Railjet-Züge zum Einsatz. Ihre fahrzeuggebundenen Hebelifte ermöglichen das einfache Ein- und Aussteigen mit Rollstühlen an praktisch jedem größeren Bahnhof. Taktile Elemente erleichtern auch sehbehinderten Menschen die Orientierung im Zug. Im Nahverkehr wird die Modernisierung der Flotte durch den Ankauf der Züge Talent und Desiro mit barrierefreiem Einstieg zügig durchgeführt. Auch beim Postbus werden in den kommenden Jahren verstärkt Niederflrbusse und Überlandbusse mit Hebeliften angeschafft. Schließlich wird die Website der ÖBB auf den Standard WAI-AA umgestellt, wodurch auch sehbehinderte Menschen uneingeschränkter Zugang zum umfassenden Informations- und Buchungsportal www.oebb.at erhalten.

Sämtliche Investitionen können eines jedoch nicht ersetzen: die persönliche Hilfestellung durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen eingehen. Daher lernen die Kollegen mit Kundenkontakt in Spezialtrainings des Österreichischen Zivil-Invalidenverbands direkt von Menschen mit Behinderung, welche Probleme diese im Alltag und auf einer Reise zu bewältigen haben und wie man sie dabei optimal unterstützen kann. Alle genannten Maßnahmen orientieren sich an einem zentralen Ziel: die Attraktivität der ÖBB als Reiseanbieter für mobilitätseingeschränkte Menschen kontinuierlich zu erhöhen.

Martin Huber

Sprecher des Vorstandes der ÖBB-Holding AG

Konkrete Maßnahmen im Überblick

Die wichtigsten Maßnahmen	05
--	-----------

ÖBB-Personenverkehr AG

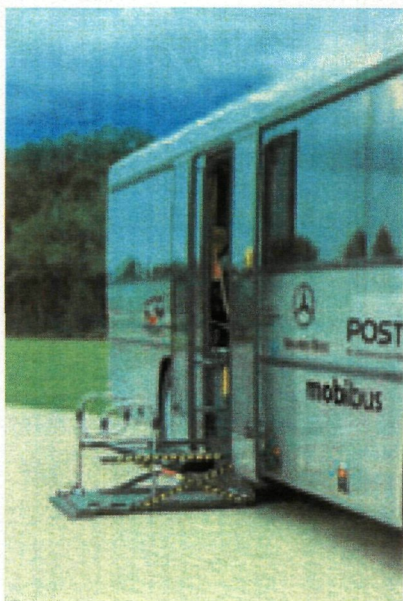
Nahverkehr	08
Flottenentwicklung Nahverkehr	08
Übersicht Bestand Nahverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG	09
Talent 4023, 4024	10
Desiro 5022	12
Doppelstock Steuerwagen Bmpz-ds 80-33	14
CRD Steuerwagen 80-73	16
Wiener S-Bahn 4020	17
Nebenbahnen Triebwagen	18
Schmalspurwagen 5090	19
Schmalspurwagen 4090	20
Fernverkehr	21
Übersicht Bestand Fernverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG	22
Rollstuhlwagen AD/BDmpsz 81-91/82-91	23
Multifunktionswagen Amz 19-91	24
Triebwagen 4010	25
Speisewagen	26
Liegewagen	27
Schlafwagen	28
WLABmz 33s, WLABmz 32 s, WLABmz-T2s, WLABmz-D	29
WLABmz-MU, WLABmz-U MU, WLABmz-MUn	32
WLAB 30	34
Maßnahmen bezüglich der Fahrkartenautomaten	35



ÖBB-Postbus GmbH

Barrierefreiheit im Fuhrpark – Istsituation

Begriffsdefinition	36
Der Fuhrpark – Beschreibung unter dem Aspekt der Barrierefreiheit	37
Bestand	37
Fahrzeugtypen im Überblick	37
Fahrzeugtypen im Detail	38
Barrierefreiheit im Linienverkehr	40
Bauliche Anlagen	40
Kursangebot/Fahrgastfrequenz	40
Fahrplanauskunft der ÖBB-Postbus GmbH (Online und telefonisch)	40
Linienmäßige Anbindung des Behindertendorfes Altenhof/Hausruck	41
Besondere Unternehmungen für barrierefreie Mobilität	42
Verbesserung bei Tarifen und Beförderungsbestimmungen	42
Ergänzung des Lenkerhandbuchs	42
„Willkommen Rollifahrer“	42
Barrierefreier Reisebus „mobibus“ in Salzburg	43
Erweiterte Umsetzung der Barrierefreiheit – geplantes Maßnahmenbündel	
Ziel	44
Planungsmaßnahmen zur Zielerreichung	44
Grundlagen schaffen	44
Busbeschaffung und Ausstattung	45
Fahrzeugeinsatz	46
Kommunikationsmedien	46
Kooperationen	47
Schulungsmaßnahmen für Lenker und Disponenten	47
Ausblick	48



ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Allgemeines	49
Ausstattung der wichtigsten Bahnhöfe Österreichs	51

Homepage

Barrierefrei online – Implementierung von WAI-AA auf www.oebb.at	85
Homepages der ÖBB	87
Fahrplanauskunft	88
Maßnahmen zur Erfüllung der Barrierefreiheit der Fahrplanauskunft	89

Projekt-Team Barrierefreiheit ÖBB

ÖBB-Holding AG	90
ÖBB-Personenverkehr AG	90
ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG	90
ÖBB-Dienstleistungs GmbH	91
ÖBB-Postbus GmbH	91
ÖBB-Infrastruktur Bau AG	91

05 | Die wichtigsten Maßnahmen

Konkrete Maßnahmen im Überblick

Zentrale Ansprechpartner

- Zentralisierung des Beschwerdemanagements bei Anfragen von mobilitätseingeschränkten KundInnen
- Bindeglied zwischen Behindertenorganisationen und ÖBB
- Schulung der Zugbegleiter im Umgang mit Menschen mit Behinderung,
- Zukünftig weitere Ausdehnung der Schulung aller MitarbeiterInnen mit Kundenverkehr im Umgang mit Menschen mit Behinderung

CallCenter 05-1717

- **Zentrale Erfassung der Anmeldung** für das Service der Ein- bzw. Ausstiegshilfe mobilitätseingeschränkter Reisender
- **Anmeldemöglichkeiten**
 - Telefon CallCenter 05-1717 weiter mit der Menüführung 5/5, täglich von 7 bis 20.30 Uhr erreichbar, außerhalb werden die Reisedaten vom allgemeinen CallCenter 05-1717 aufgenommen und weitergeleitet.
 - Personenkasse im Zuge des Fahrkartenvorverkaufes
 - Infopoint am Bahnhof
 - Internet mit dem Online-Formular möglich unter www.oebb.at/pv
 - Fax
- **Prozessoptimierung für die Reiseanmeldung**
 - neue Datenbank
 - Vertriebsstellenverzeichnis
 - Herabsetzung der Anmeldefrist von 72 h auf 24 h
- **enge Zusammenarbeit mit ausländischen Bahnen** (DB, SBB, TI)
 - Koordinierung länderübergreifender Reisen
- **elektronische Zusendung der Reservierungen** für Reisende im Rollstuhl durch das Mobilitätsservice-Center

Information bei Ausfall eines Rollstuhlwaggons

- Mobilitätseingeschränkte Reisende, die den Rollstuhlwagen benötigen und ihre Reise beim Mobilitätsservice-Center unter 05-1717 Menüführung 5/5 angemeldet haben, werden bei Ausfall des Waggons telefonisch verständigt und bekommen zugleich eine Alternativ-Reise angeboten.

Neuerung bei der Fahrplanauskunft

Bei der Suche von geeigneten Verbindungen für RollstuhlfahrerInnen auf der Homepage www.oebb.at (Aktivierung der Checkbox auf der der online Fahrplanauskunft) werden folgende Attribute je nach Wagenmaterial seit Juli 2006 angezeigt:

- Rollstuhlstellplatz - Voranmeldung unter CallCenter 05-1717 erforderlich
 - Niederflurfahrzeug
 - rollstuhltaugliches WC
- Derzeit ist dies ein Sollstand, an der Echtzeitanzeige wird gearbeitet.

06 Die wichtigsten Maßnahmen**Informationsbroschüre „Wir für Sie“**

- Seit November 2006 steht den mobilitätseingeschränkten Reisenden eine spezielle Broschüre zur Verfügung. Beginnend mit Infos über die Mobilitätsservice-Zentrale bis hin zu wichtigen Adressen und Telefonnummern hilft sie Menschen mit Behinderung bei der Planung ihrer Reise.
- Barrierefreie Homepage

Internet

- Implementierung der Applikation für eine Schriftgrößen-Veränderung
- Beschriftung der Bilder
- Tabellen für die Erkennung der Screen Reader formatiert

Fahrpreisermäßigungen**VORTEILScard Spezial, Blind und Schwerebeschädigte**

- Tarifänderung bei der VORTEILScard Spezial:
Für Bürger anderer Staaten ist die VORTEILScard Spezial dann auszustellen, wenn ein amtlicher Ausweis vorgelegt wird, der dem Inhalt nach dem Behindertenpass § 40 des Bundesbehindertengesetzes entspricht.
- VORTEILScard für Blinde:
Unentgeltliche Beförderung einer Begleitperson und/oder eines Führhundes
- Inanspruchnahme der Seniorenaktion und Sommerticket <26:
(normalerweise Grundvoraussetzung VC Senior oder VC <26) auch mit der VC Spezial, Blind und Schwerebeschädigte, wenn sie das gesetzliche Pensionsalter (Frauen ab 60, Herren ab 65 Jahren) erreicht haben.
- tarifliche Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Reisende bei Selbstbediener-Strecken und bei Haltestellen, wo nur ein Fahrkartenautomat vorhanden ist.
- ab 2007 VC-Spezial und VC-Blind auch mit Kreditkartenfunktion erhältlich

Fahrkartenautomaten

- Herabsetzung von Fahrkartenautomaten, sodass sie für Rollstuhlfahrer leichter zugänglich sind. Derzeit auf den Standorten: Wien-West, Wien-Süd, Linz Hbf, Innsbruck Hbf, Klagenfurt Hbf, Villach Hbf, Salzburg Hbf
- Touchscreen-Bedienung für Kunden im Rollstuhl gut sichtbar
 - Münzeinwurf vom Rollstuhl aus erreichbar
 - weitere Herabsetzungen sind in Planung

Betreuung im Zug

Reisende im Rollstuhl und deren Begleiter (max. 2) reisen mit der Fahrkarte 2. Klasse ohne Aufzahlung in der 1. Klasse, wenn sich der Rollstuhlstellplatz dort befindet. Darüber hinaus wird ein „Am Platzservice“ angeboten. Das Bordpersonal versorgt die Reisenden mit Speisen und Getränken vom Bordrestaurant.

07 Die wichtigsten Maßnahmen

Bahnrollstuhl

- Erleichterung beim Umsteigen von mobilitätseingeschränkten Reisenden. Derzeit sind auf 13 Bahnhöfen solche Bahnrollstühle stationiert. An einer Erweiterung der Standorte wird gearbeitet.

Triebwagen Talent und Desiro

In Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen (ÖAR, BIZEPS, Blindenverband) wurden folgende Verbesserungen durchgeführt:

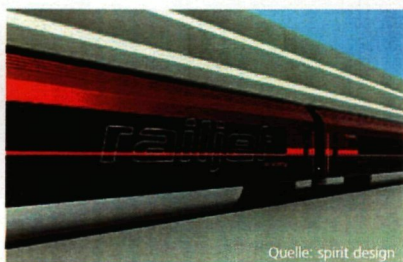
- Eine deutlich sichtbare farbliche Kennzeichnung der Trittroste zur Verbesserung der Einstiegssituation
- Anbringung taktiler Streifen zur besseren Auffindung der Öffnungstaster außen
- Berücksichtigung der Postulate des Verbandes der Blinden und Sehbehinderten zugunsten verbesserter Kennzeichnung (Griffstangen, Gepäckablage, ...)
- Verbesserungen hinsichtlich der Praxistauglichkeit der Notsprechstellen
- Entwicklung und Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den Einbau einer praxisgerechten, vollflächigen fahrzeuggebundenen Rollstuhlrampe

Doppelstocksteuerwagen

- In allen Doppelstocksteuerwagen werden ein barrierefreies WC und eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe nachgerüstet.
- Positiver Abschluss und schriftliches Übereinkommen mit den Behindertenorganisationen war die Voraussetzung.
- Auslieferungen der ersten barrierefreien Steuerwagen mit Fahrplanwechsel 2006/07

12 Multifunktionswagen für behinderte Menschen

- Ein Komfortabteil bietet für den Nachtverkehr Liegeplatz für 2 Personen (Rollstuhlfahrer und Begleitperson).
- Positiver Abschluss und schriftliches Übereinkommen mit den Behindertenorganisationen war die Voraussetzung.
- Im Tagverkehr ist das Komfortabteil für 2 Rollstuhlfahrer und Begleitperson benutzbar.
- Ein vollständiges barrierefreies WC
- Die ersten Waggonen werden ab Sommerfahrplan 2007 zum Einsatz gelangen.



Quelle: spirit design

railjet – Fernverkehrszüge

- Miteinbindung der Behindertenorganisationen bei der Planung und Lastenhefterstellung
- Absolut barrierefreie Ausstattung (fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, Informationssysteme für sinnesbehinderte Menschen, drei Rollstuhlplätze)

Fahrzeugpool ICE-T BR 4011

- barrierefreier FV-Zug
- Präsentation des Fahrzeuges vor den Behindertenorganisationen
- Berücksichtigung der Änderungspunkte, die durch die Vertreter der Menschen mit Behinderung aufgezeigt wurden.

Nahverkehr

Flottenentwicklung Nahverkehr

Das Behindertengleichstellungsgesetz ist hinsichtlich Barrieren im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen ab 2016 vollinhaltlich anzuwenden. Die schwierigste Umsetzung besteht in der Herstellung der Rollstuhltauglichkeit, zumal die neuen ÖBB-Bahnsteigrichtlinien sowie die TSI eine Höhendifferenz von 34–78 cm Bahnsteighöhe zulassen.

Im benachbarten östlichen Ausland (Tschechien, Slowakei, Ungarn) ist auch nach 2016 mit niedrigsten Bahnsteighöhen von etwa 25 cm zu rechnen. Daher werden für den Ersatz der älteren Hochflurwagen (Einstieghöhe 1.100 bis 1.250 mm) behindertengerechte Niederflurfahrzeuge vorgesehen, die mit ihrer Einstieghöhe von etwa 575 mm bis 605 mm einen guten Einstiegscomfort bei allen vorkommenden Bahnsteighöhen bieten.

Grundsätzlich sollen alle nicht barrierefreien Normalspurfahrzeuge durch barrierefreie Neufahrzeuge ersetzt werden. Sollte dies (z. B. aus finanziellen Gründen) nicht möglich sein, können folgende Szenarien für die Herstellung der Barrierefreiheit angedacht werden:

- Als Ersatz für die Schlierenwagen sind die Dieseltriebwagen Desiro sowie die Talenttriebwagen in Beschaffung.
- Die CRD-Wendezüge werden bis 2015 durch moderne barrierefreie Fahrzeuge ersetzt. Die restlichen Wendezüge werden analog der 4020 langfristig ausgemustert.
- Die Wiener S-Bahn soll langfristig ausgemustert werden.
- Bei den Dieseltriebwagen der Baureihe 5047 kommt aus derzeitiger Sicht nur eine Ausmusterung in Frage, da zur Installation eines Behindertenliftes die Türbreite von 804 mm zu schmal ist. Der Einbau eines barrierefreien WC ist aus Platzgründen nicht realisierbar.

Die Schmalspurfahrzeuge in ihrer derzeitigen Form scheinen nach heutigem Wissenstand nicht barrierefrei umbaubar zu sein, zumal die Wagen sowie die Elektrotriebfahrzeuge teilweise ein Alter von fast 100 Jahren erreicht haben. Eine barrierefreie Ausrüstung ist nur durch Neufahrzeuge vorstellbar.

Somit ergibt sich die Anzahl der barrierefreien Fahrzeuge gemäß beiliegender Fahrzeugtabelle.

Übersicht Bestand Nahverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG

Stand 31. 7. 2007

	BESTAND														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Talent	111	151	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171
Desiro 5022	20	53	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Doppelstockwagen STW 80-33	45	53	60	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67
Schlieren	430	230	115	35											
CRD STW 80-73	149	149	149	141	133	125	117	109	97	97	97	97	84	51	
Wiener S-Bahn 4020	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	60	31	21	15	
Neue NV-Garnituren					25	50	75	100	125	155	185	215	250	300	330
Regionalbahn Triebwagen 5047, 5147	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Schmalspurwagen 5090	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Schmalspurwagen 4090	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Regionalbahn Triebwagen E-TW 4855 vermietet an Stern u. Haferl	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Von 2006 bis 2009

Zwischen 2006 und 2009 werden neue Nahverkehrszüge der Serie Talent und Desiro angeschafft.

- Die aktuelle Anzahl von 111 Talent Garnituren wird auf 171 Garnituren in Etappen erweitert.
- Die Desiro Flotte wird von derzeit 20 auf 60 Garnituren erweitert.
- In diesem Zeitraum ist auch die Neubeschaffung von 14 Doppelstocksteuerwagen vorgesehen, womit diese Serie der Steuerwagen auf 67 Stück erweitert wird.
- Des Weiteren ist mit Ende des Jahres 2009 die vollständige Ausmusterung der „Schlieren“ Fahrzeuge geplant.
- Ausstattung der gesamten Flotte (Talent und Desiro) mit einer bedienerfreundlichen Einstiegshilfe.

Von 2009 bis 2020

Ab 2009 werden auch die CRD Steuerwagen 80-73 ausgemustert und neue Nahverkehrsgarnituren beschafft. Ab 2016 läuft die Ausmusterung der aktuellen Wiener S-Bahn Serie 4020 weiter. Mit den oben angeführten neuen Nahverkehrsgarnituren werden die auszumusternden S-Bahngarnituren ersetzt.

Talent 4023, 4024

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflurfahrzeug
- Einstieghöhe 590 mm ab Schienenoberkante
- Einstieg mit mobiler Rampe, Länge ab Türkante 1.190 mm

Rollstuhlstellplatz

- für 2 Rollstühle vorhanden

WC

- bedingt rollstuhlgerecht

Ausstattung

Allgemein

- Haltegriffstangen für sehgeschwache Reisende in Gelb-Orange
- Stufen- und Gepäckablagekennzeichnung in Gelb-Orange
- Notsprechstellen

WC

- Notruftaster

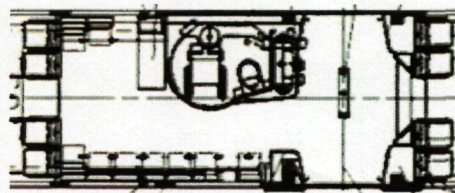
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Sprachspeicher und Personalansage
- optische Anzeigen mittels Schriftbalken

Taktile Elemente

- Leitsystem zum WC, SOS
- im WC vorhanden
- Tasten für die Ein- bzw. Ausstiegstür
- innen gelber, erhabener Türring zum leichten Auffinden des Tasters
- Kennzeichnung des Einstiegtürtaster außen mit senkrechten gelb-orangen tastbaren Streifen
- Haltegriffstangen mittels Kontrastfolie gekennzeichnet

Typenplan



Baujahre

2004–2006



11 | Nahverkehr – Talent

Talent-Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- automatische Lautsprecherdurchsagen der Haltestellen
- Automatische Ansage: nächste Halte
- Ansage bei niedrigen Bahnsteighöhen

Optisch

- Außenanzeige:
Zugziel an der Seite
Zugziel an der Zugspitze
- Innenanzeigen:
Zugziel
nächster Halt
Datum, Uhrzeit

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Verbesserung der Einstiegssituation mit der **fahrzeuggebundenen Drehrampe**,
beabsichtigte Länge der Rampe 1630 mm

Desiro 5022

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflurfahrzeug
- Einstiegshöhe 575 mm über Schienenoberkante
- Schiebetritt, niveaugleicher Übergang bei einer Bahnsteigkante von 550 mm über Schienenoberkante
- Einstiegstür lichte Weite 1.240 mm
- Einstieg mit mobiler Rampe, Länge ab Türkante 1.360 mm für Bahnsteige von 380 mm Höhe

Rollstuhlstellplatz

- für 2 Rollstuhlplätze vorhanden

WC

- bedingt rollstuhltauglich



Ausstattung

Allgemein

- Haltegriffstangen für sehgeschwache Reisende in Gelb-Orange
- Stufen- und Gepäckablagekennzeichnung Gelb-Orange
- Notsprechstellen

WC

- Notruftaster

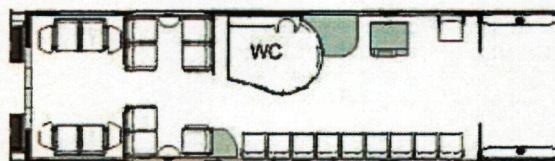
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Sprachspeicher und Personalansage
- optische Anzeigen mittels Schriftbalken

Taktile Elemente

- Leitsystem zum WC, SOS
- im WC vorhanden
- taktile Taster für die Ein- bzw. Ausstiegstüren
- innen gelber erhabener Türring zum leichten Auffinden des Tasters
- Kennzeichnung des Einstiegstürtaster außen mit senkrechten gelb-orangen tastbaren Streifen

Typenplan



Baujahr

2005

13 | Nahverkehr – Desiro

Desiro-Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- automatische Lautsprecherdurchsagen der Haltestellen
- Automatische Ansage: nächste Halte
- Ansage bei niedrigen Bahnsteighöhen

Optisch

- Außenanzeige:
 - Zugziel an den Seiten
 - Zugziel an der Zugspitze
- Innenanzeigen:
 - Zugziel
 - nächster Halt
 - Datum, Uhrzeit



MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Verbesserung der Einstiegssituation mit der **fahrzeuggebundenen Drehrampe**,
 beabsichtigte Länge der Rampe 1630 mm

Doppelstock Steuerwagen Bmpz-ds 80-33/Bbfmpz 86-33

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflur
- Einstieghöhe 600 mm über Schienenoberkante
- Einstieg mit Rampe oder stationärem HL möglich

Rollstuhlstellplatz

- mind. für 2 Rollstühle im Mehrzweckabteil

WC

- befindet sich im Halbstock
- derzeit nur über Stufen erreichbar

Ausstattung

WC

- einfache Ausführung, ohne taktile Elemente
- für Reisende im Rollstuhl nicht erreichbar

Fahrgastinformationssystem

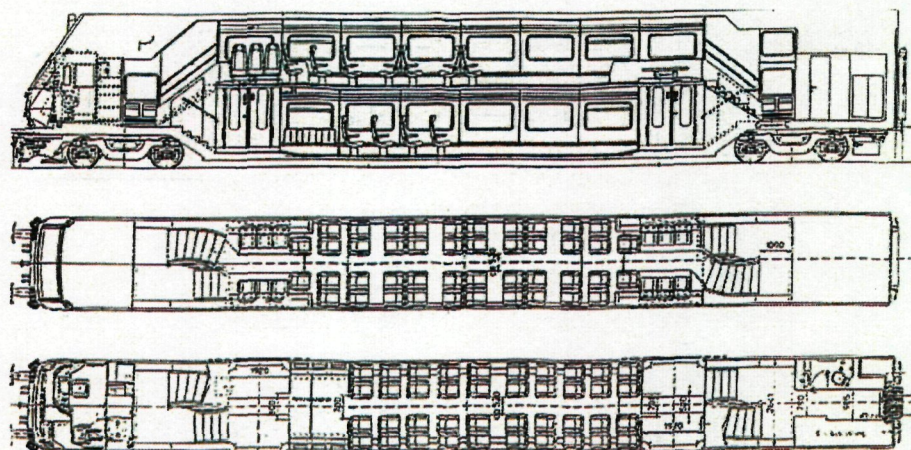
- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- gelber Ring an den Einstiegstüren



Typenplan



Baujahre

1997–2004

15 | Nahverkehr – Doppelstock Steuerwagen

Doppelstockwagen-Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- Ansagen durch ZugbegleiterIn mit bestehenden Lautsprecheranlagen

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

- Nachrüstung eines **barrierefreien WCs im Untergeschoss** der 67 Doppelstocksteuerwagen bis Ende 2008
- Verbesserung der Einstiegssituation mit der **fahrzeuggebundenen Drehrampe** im Doppelstocksteuerwagen bis Ende 2008

CRD Steuerwagen 80-73

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über 3 Stufen
- Fußbodenhöhe 1.150 mm ab Schienenoberkante
- Einstieg für Rollstuhlfahrer mittels stationärem Hebelift möglich

Rollstuhlstellplatz

- für (mind) 2 Rollstühle im Mehrzeckabteil vorhanden
- Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer mittels stationärem Hebelift

WC

- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

- einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

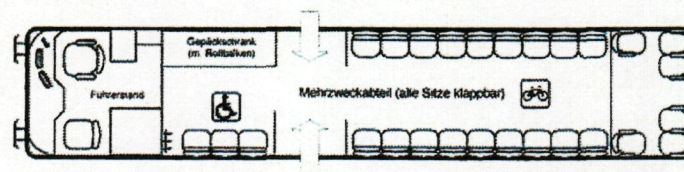
- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren
- Sensorgesteuerte Innentüren



Typenplan



Baujahre

1982 – 1989

CRD STW 80-73-Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- Ansagen durch ZugbegleiterIn mit bestehenden Lautsprecheranlagen

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.

Wiener S-Bahn 4020

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über 3 Stufen
- untere Fußbodenhöhe 1.150 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 1.400 mm mit Mittelhandlauf, bei einem Einstieg im Triebwagen entfernbar
- Einstieg für Rollstuhlfahrer mittels stationärem Hebelift möglich

Rollstuhlstellplatz

- für 2 Rollstühle im Mehrzweckabteil (Triebwagen) vorhanden
- erreichbar für Rollstuhlfahrer

WC

- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich



Ausstattung

WC

- einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

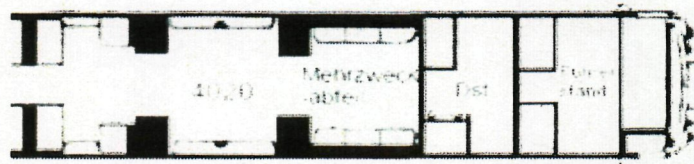
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung mittels Sprachspeicher und Personalansage
- Automatische Lautsprecherdurchsagen der Haltestellen
- Automatische Ansage: nächste Halte
- Außenanzeige: Front Zielanzeige

Außentüren

- Türöffnungshebel an den Außentüren

Typenplan



Baujahre

1979–1987

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.

Nebenbahnen Triebwagen 5047/5147

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über 3 Stufen, Fußbodenhöhe 1250 mm
- Türbreite 804 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrer mittels stationärem Hebelift möglich

Rollstuhlstellplatz

- für 1 Rollstuhl im Mehrzweckabteil vorhanden
- erreichbar mittels stationärem Hebelift

WC

- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

- einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Außentüren

- Türöffnungshebel an den Außentüren



Typenplan



Baujahre

1987 – 1995

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.

Schmalspurwagen 5090

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über 3 Stufen, Höhe liegt über 960 mm Schienenoberkante
- erste Stufe ist eine ausfahrbare Trittstufe
- lichte Weite beim Einstieg 730 mm

Rollstuhlstellplatz

- nicht vorhanden
- Erreichbarkeit des Innenraumes mit Rollstuhl nicht möglich

WC

- keines vorhanden
- Fahrzeug wurde für Kurzstrecken konzipiert

Ausstattung

WC

- keines vorhanden

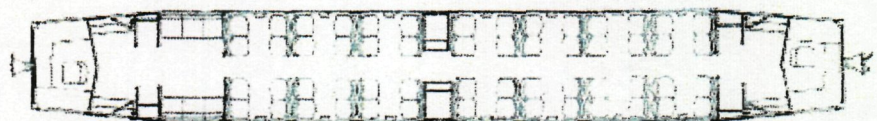
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren

Typenplan



Baujahr

1986 – 1995

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.



Schmalspurwagen 4090

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über 3 Stufen, Höhe liegt bei 860 mm Schienenoberkante
- erste Stufe ist eine ausfahrbare Trittstufe
- lichte Weite beim Einstieg 800 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrer mittels stationärem HL möglich

Rollstuhlstellplatz

- vorhanden
- Erreichbarkeit mit Rollstuhl gegeben

WC

- ein in der üblichen Größe vorhandenes WC
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

- einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

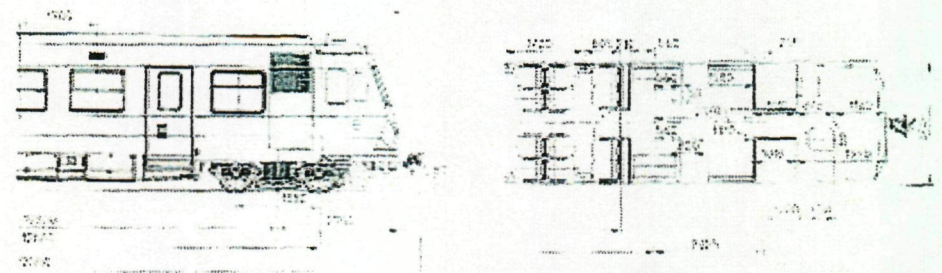
- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren



Typenplan



Baujahr

1995

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.

Fernverkehr

Im Fernverkehr werden schon seit längerer Zeit Maßnahmen gesetzt, um die Barrierefreiheit herzustellen. Mit dem Umbau und der Inbetriebnahme der ADmpsz-Wagen (1.-Klasse-Großraumwagen mit Dienstabteil) ist es gelungen, modellhaft ein optimales Fahrzeug zu schaffen, das den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht wird. Dieses Fahrzeug ist durch die Positionierung des barrierefreien Bereiches in der 1. Klasse zum Preis 2. Klasse auch pionierhaft in Europa, da hier keine Zweitklassigkeit im Rollstuhl zwanghaft vorgegeben ist und dennoch auch finanziell schlechter gestellte Kunden mit Mobilitätseinschränkung nicht benachteiligt sind. Dieser modellhafte Weg wird nun bei der Neubeschaffung von railjet-Garnituren weitergegangen und sogar erweitert. Erweitert dadurch, dass bei diesen Zügen vom Start weg fahrzeuggebundene Hebelifte zur Verfügung stehen werden.

Die Rollstuhlstellplätze gehören ebenso zur Ausstattung wie die barrierefreie Toilette und ein Fahrgastinformationssystem.

Darüber hinaus kommen auch taktile Elemente zum Einsatz wie ein Platz für Blindenführhunde.

Doch nicht nur im Tagverkehr wird die Barrierefreiheit ausgebaut, auch für die Nachtzüge konnte eine akzeptable Lösung gefunden werden. Darüber hinaus wird selbstverständlich bei Neuanschaffungen schon in der Grundkonzeption auf die Barrierefreiheit Rücksicht genommen. Erstmals wird dabei nicht nur ein Liegeabteil voll barrierefrei inkl. angeschlossener Toilette – es wird ein Abteil mit Schlafwagen-niveau geboten.

Übersicht Bestand Fernverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG

Stand 31. 7. 2007

	BESTAND														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rollstuhlwagen ADbmpsz 81-91	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Multifunktionswagen Bbmz 28-91		4	7	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Triebwagen 4010	15	10	10												
railjet			9	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
weitere Option railjet-Garnituren				8	18	28	38	44	44	44	44	44	44	44	44
Speisewagen 88-90, 88-91, 18 Stück 88-95	39	39	39	39	39	39	21	18	18	18	18	18	18	18	18
Liegewagen	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Schlafwagen	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49

Von 2006 bis 2009

- In diesem Zeitraum beginnt die Ausmusterung der Elektrotriebwagen der Serie 4010
- Umrüstung von 12 Fahrzeugen Amz 19-91 auf die so genannten Multifunktionswagen Bbmz 28-91 von 4 auf 12 Stück.
- Zum Fahrplanwechsel 2008/09 beginnt der planmäßige Einsatz der ersten 9 railjet-Neubeschaffungen.

Von 2010 bis 2015

- Die Anzahl der railjet-Garnituren steigt auf 23 der ersten Option, wobei auch noch 44 weitere railjet-Garnituren kommen werden.

Nachtverkehr

- Einsatz des Multifunktionswagens, für Reisende im Rollstuhl und eine Begleitperson steht ein bequemes Schlafabteil zur Verfügung.
- Folgebeschaffungen werden mindestens das Angebot wie beim railjet im Tagesverkehr auch für Nachtverkehr anbieten.

Rollstuhlwagen ADbmpsz 81-91

Zugänglichkeit

Einstieg

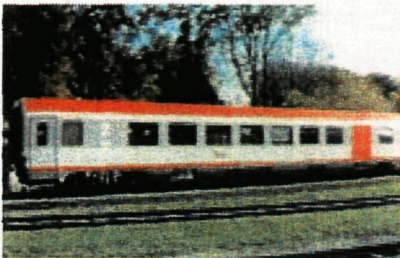
- Einstieg mit 3 Stufen
- Fußbodenhöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 800 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrer mittels stationärem Hebelift möglich

Rollstuhlstellplatz

- 2 Rollstuhlstellplätze vorhanden
- Sensorgesteuerte Innentüren

WC

- geeignetes WC für Rollstuhlfahrer vorhanden



Ausstattung

WC

- automatische Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform

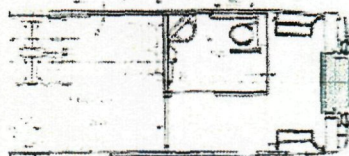
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türtaster (Kurzhubtaster) an den Außentüren

Typenplan



Baujahre

1990 – 1991

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.

Multifunktionswagen Bbmz 28-91

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg mit 3 Stufen
- Fußbodenhöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 800 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrer mittels stationärem Hebelift möglich

Rollstuhlstellplatz

- für 2 Rollstühle im Komfortabteil bei Tagreisen
- 1 Rollstuhl und eine Begleitperson bei Nachtreisen
- Sensorgesteuerte Innentüren

WC

- geeignetes WC für Rollstuhlfahrer vorhanden



Ausstattung

WC

- automatische Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- taktile Ausführung der Bedienelemente (2 Notruftaster, Spülung, Wasserhahn, Händetrockner)
- Türöffnungshebel an den Außentüren

Typenplan



Baujahre

1982 – 1993

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

geplanter Einsatz mit Beginn Fahrplanperiode ab

	Sommer 2007	Winter 2007/08	Sommer 2008	Winter 2008/09	Sommer 2009
Anzahl der im Einsatz befindl. Multifunktionswagen	4	4	7	10	12

Triebwagen 4010

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über 3 Stufen erreichbar
- Fußbodenhöhe 1.160 mm ab Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz

- nicht vorhanden

WC

- ein in der üblichen Größe vorhandenes WC
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich



Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Sprachspeicher und Personalansage

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren

Baujahre

1965 – 1978

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Ausmusterung

Speisewagen

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über 3 Stufen erreichbar
- Einstieghöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 800 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrer mittels stationärem Hebelift möglich
- Sensorgesteuerte Innentüren

Rollstuhlstellplatz

- für 1 Rollstuhl im Einstiegsbereich vorhanden
- erreichbar für Rollstuhlfahrer mit einem nicht zu breiten Rollstuhl

WC

- keines vorhanden

Ausstattung

WC

- keines vorhanden

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren



Typenplan



Baujahre

1987–1991

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.

Liegewagen

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über 3 Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- nicht vorhanden

WC

- ein in der üblichen Größe vorhandenes WC
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- keine



MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vorgesehen.

Schlafwagen

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über 3 Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- nicht vorhanden

WC

- ein in der üblichen Größe vorhandenes WC
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

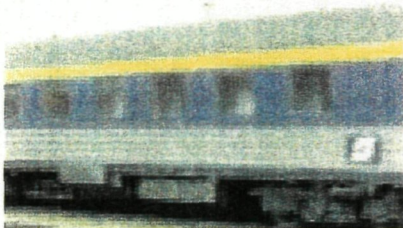
- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- keine



WLABmz 33s, WLABmz 32s, WLABmz-T2s und WLABmz-D

Zugänglichkeit WLABmz 33s, WLABmz 32s, WLABmz-T2s

Einstieg

- An einem Wagenende je Wagenseite ein hoher Einstieg, über 3 Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Drehfalttür nach UIC 560, lichte Einstiegbreite 720 bis 740 mm

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- nicht vorhanden

WC

- 2 allgemeine WCs in der üblichen Größe an jenem Wagenende, wo keine Einstiegs-
türen vorhanden sind. Bei WLABmz 32s je Deluxeabteil eine zusätzliches WC
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung WLABmz 33s, WLABmz 32s, WLABmz-T2s

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

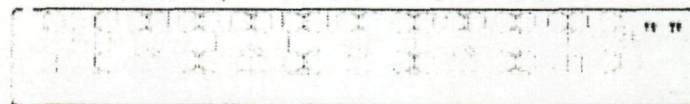
- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)
- Schaffnerrufanlage (nicht wagenübergreifend)

Taktile Elemente

- keine

Typenplan WLABmz 33s

Schlafwagen, 11 Abteile

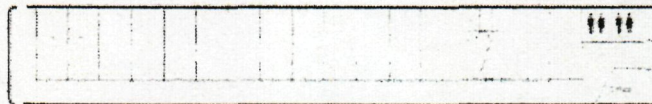


Baujahr

1975

Typenplan WLABmz 32s

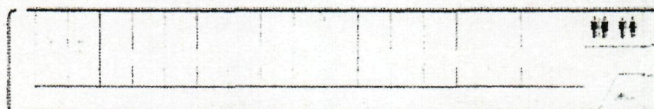
Schlafwagen, 13 Abteile T2 und 2 Abteile Deluxe

**Baujahr**

1974

Typenplan WLABmz-T2s

Schlafwagen, 17 Abteile

**Baujahr**

1974

Zugänglichkeit WLABmz-D**Einstieg**

- An einem Wagenende je Wagenseite ein hoher Einstieg, über 3 Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.260 mm im Einstiegsbereich ab Schienenoberkante
- Schwenkschiebetür nach UIC 560, lichte Einstiegsbreite 800 mm
- Fußbodenoberkante des Seitenganges 1.340 mm, Fußbodenoberkante Obergeschoß 2.330 mm, Fußbodenoberkante Untergeschoß 345 mm
- Alle Abteile über Stufen erreichbar

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- nicht vorhanden

WC

- 2 WCs in der üblichen Größe an jenem Wagenende, wo keine Einstiegstüren vorhanden sind
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung WLABmz-D

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

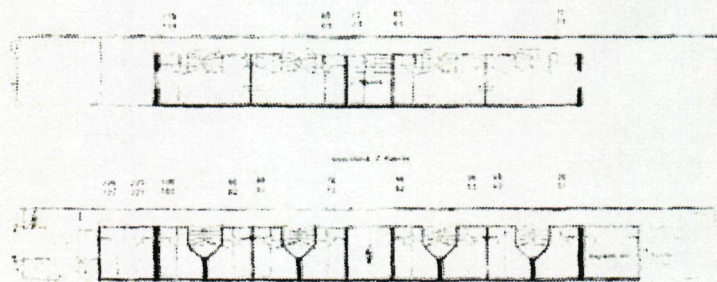
- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- keine

Typenplan WLABmz-D

Doppelstockschlafwagen 1./2. Klasse

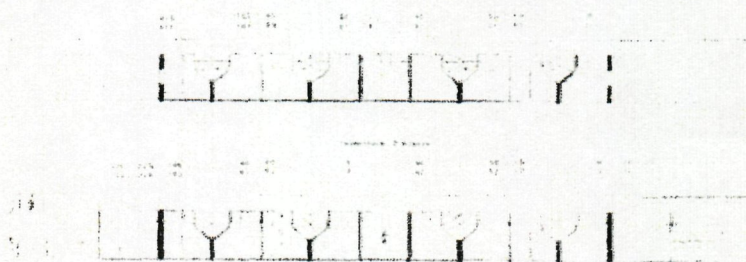


Baujahr

1995

Typenplan WLABmz-D

Doppelstockschlafwagen 2. Klasse



Baujahr

1995

WLABmz-MU, WLABmz-U MU und WLABmz-MUn

Zugänglichkeit WLABmz-MU, WLABmz-U MU

Einstieg

- An einem Wagenende je Wagenseite ein hoher Einstieg, über 2 Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Drehfalttür nach UIC 560, lichte Einstiegsbreite 740 mm

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- nicht vorhanden

WC

- 2 WCs in der üblichen Größe an jenem Wagenende, wo keine Einstiegstüren vorhanden sind
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung WLABmz-MU, WLABmz-U MU

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

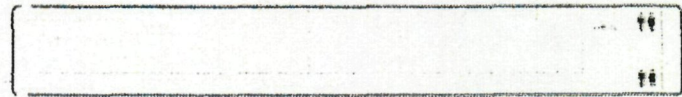
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)
- Schaffnerrufanlage (nicht wagenübergreifend)

Taktile Elemente

- keine

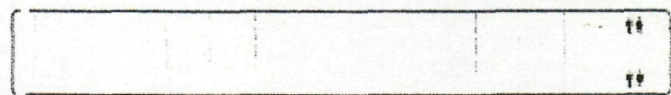
Typenplan WLABmz-MU



Baujahre

1965 – 1978

Typenplan WLABmz-U MU



Baujahr

1967

33 Fernverkehr – WLABmz-MU, WLABmz-U MU, WLABmz-MUn

Zugänglichkeit WLABmz-MUn

Einstieg

- An einem Wagenende je Wagenseite ein hoher Einstieg, über 3 Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Schwenkschiebetür nach UIC 560, lichte Einstiegsbreite 800 mm

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- nicht vorhanden

WC

- 2 allgemeine WCs in der üblichen Größe an jenem Wagenende, wo keine Einstiegstüren vorhanden sind
- 1 WC in der Suite
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung WLABmz-MUn

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

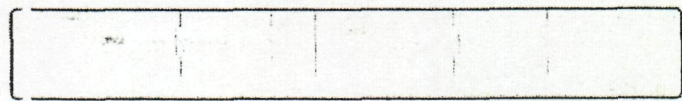
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)
- Schaffnerrufanlage (nicht wagenübergreifend)

Taktile Elemente

- keine

Typenplan WLABmz-MUn



Baujahr

1990

WLAB 30

Zugänglichkeit

Einstieg

- An einem Wagenende je Wagenseite ein hoher Einstieg, über 2 Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Drehfalttür nach UIC 560, Lichte Einstiegsbreite 740 mm

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- nicht vorhanden

WC

- 2 WCs in der üblichen Größe an jenem Wagenende, wo keine Einstiegstüren vorhanden sind
- nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

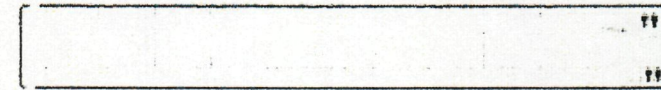
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- keine

Typenplan



Baujahr

1956

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

- im Nachtzugverkehr wird im Zugverband ein barrierefreies Abteil angeboten
- Kein Umbau alter Schlafwagen, welche Drehfalttüren und keine Schwenkschiebetüren besitzen
- Kein Umbau vom Doppelstockhotelzugwagen

Maßnahmen bzgl. der Fahrkartenautomaten

Die derzeitige Fahrkartenautomatengeneration wurde aufgrund einer Ausschreibung im Jahr 1998 und der daraufhin erfolgten Vergabe mittels Rahmenvertrages im Jahr 1999 beschafft. Dieser Rahmenvertrag hat eine Laufzeit bis 2009 (inkl. Ersatzteilgarantie bis 2014). Die damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich Personen mit Mobilitätseinschränkungen wurden selbstverständlich eingehalten.

Eine Änderung der bestehenden Fahrkartenautomaten nach den heutigen gesetzlichen Bestimmungen hätte eine komplette Neukonstruktion der Fahrkartenautomaten zur Folge, was letztendlich einer Neubeschaffung von Geräten gleichkommt.

Bei einer Neuausschreibung der Geräte (vs. 2008 nach Fertigstellung NVS (Neues Vertriebssystem)) werden selbstverständlich auch die Erfordernisse der Personen mit Mobilitätseinschränkung in der jeweils geltenden Fassung berücksichtigt.

Um in den großen Bahnhöfen mit extrem hohem Verkehrsaufkommen eine Bedienungserleichterung für Personen mit Mobilitätseinschränkung zu schaffen, wurden in Wien Westbahnhof, Wien Südbahnhof, Linz Hbf, Innsbruck Hbf, Klagenfurt Hbf, Villach Hbf und Salzburg Hbf Fahrkartenautomaten mit einem um 17 cm niedrigeren Sockel aufgestellt. Eine weitere Aufstellung in Graz Hbf und Wien Meidling ist geplant. Diese niedrigeren Sockel müssen gesondert beschafft und produziert werden, da diese nicht Bestandteil des Rahmenvertrages sind.

Bei Neuaufstellungen von Fahrkartenautomaten werden insbesondere die Zugangswege zum Fahrkartenautomaten hinsichtlich Barrierefreiheit untersucht und auch erforderliche bauliche Maßnahmen nach Maßgabe der Ausstattung der jeweiligen Haltestelle durchgeführt. Weiters nehmen wir periodische Untersuchungen hinsichtlich eventueller Veränderungen (Baumaßnahmen an Bahnhöfen) vor, um die ständige Barrierefreiheit zu gewährleisten. Derzeit erfolgt so eine Untersuchung in Salzburg.



Barrierefreiheit im Fuhrpark der ÖBB-Postbus GmbH – Istsituation

Begriffsdefinition

Eingangs werden einige Begriffsdefinitionen getroffen, um die Nachvollziehbarkeit der Arbeit zu erleichtern und eine einheitliche begriffliche Verwendung zu etablieren:

- **Nicht barrierefrei** zugänglich sind Überlandbusse (inkl. Reisebusse) ohne Einstiegs-
hilfe (Hebelift). Etwa 1/3 dieser Überlandbusse verfügt über eine Fläche gegenüber
der hinteren Tür zum Abstellen von Kinderwägen, Gepäck bzw. für stehende Fahr-
gäste. Im Bereich des Podests (Sondernutzfläche) können bei Bedarf auch Sitze
montiert werden, die Abstellfläche ist daher zum Teil nicht frei.
- **Als bedingt barrierefrei** zugänglich werden ältere Niederflurfahrzeuge ohne Ram-
pe eingestuft. Bei diesen Fahrzeugen wird die Einstiegshöhe nach Absenken des
Fahrzeugs um ca. 60 mm auf ca. 280–290 mm reduziert. Von einer Bordsteinkante
mit 200 mm Höhe muss daher noch eine Distanz von 80 bis 90 mm überwunden
werden. Für BenutzerInnen von Handrollstühlen ist diese Stufe zumindest mit
Unterstützung durch Dritte zu überwinden, für BenutzerInnen von Elektrorollstüh-
len ist ein Einstieg unter Umständen nicht möglich.
- **Als barrierefrei** zugänglich gelten Niederflurfahrzeuge mit Absenkvorrichtung
(Kneeling) und Rampe oder Überlandbusse mit Einstiegshilfe (Hebelift). Bezüglich
der Niederflurfahrzeuge ist zu erwähnen, dass aufgrund der geringeren Anschaf-
fungs- und Wartungskosten und der hohen Zuverlässigkeit ausschließlich mechani-
sche Rampen eingesetzt werden sollen. Gut bewährt haben sich vor allem Klapp-
rampen, 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 GmbH).¹
- Die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität wird durch **Aus-
stattungsmerkmale**, wie entsprechend ausgebildete Stufen, Behindertensitze
und Platzangebot, Kommunikationseinrichtungen (Drücktaste), Piktogramme, Fuß-
bodenneigung und Rollstuhlplatz gewährleistet.
- Je nach der zu überwindenden Einstiegshöhe sind als **Einstiegs-
hilfe** Absenkvorrich-
tung, Rampe oder Hubvorrichtung vorgesehen. Voraussetzung für die barrierefreie
Zugänglichkeit von Niederflurbussen mit Absenkvorrichtung und Rampe ist das
Vorhandensein eines entsprechenden Bordsteins bei der Haltestelle. In diesem
Zusammenhang ist zu bemerken, dass die Erhaltung von Haltestellen und deren
bauliche Ausgestaltung im Kompetenzbereich der Gemeinden und nicht im Bereich
von ÖBB-Postbus GmbH liegen.
- **Akustische Fahrgastinformation:** Der überwiegende Teil der Fahrzeuge ist mit
Lautsprechern und Mikrofon ausgestattet, die die Ansage der nächsten Haltestelle
durch den Lenker/ die Lenkerin ermöglichen.
- **Akustische und visuelle Fahrgastinformation:** Mit Ausnahme weniger Fahrzeuge
ist der Fuhrpark derzeit noch nicht mit automatisch fortschaltenden Einrichtungen
zur akustischen und visuellen Fahrgastinformation ausgestattet.

1) Niederflurfahrzeuge, die ab dem
13. Februar 2005 erstmals zum Verkehr
zugelassen wurden und mehr als
22 Fahrgäste befördern können, erfüllen
die in der Busrichtlinie 2001/85/EG (umge-
setzt in der 48. Novelle zur Kraftfahrge-
setz-Durchführungsverordnung 1967
(BGBl. II Nr. 376/2002 376)) festgelegten
Vorschriften für die Fahrzeugklasse I.
Das sind „Fahrzeuge mit Stehplätzen,
die die Beförderung von Fahrgästen auf
Strecken mit zahlreichen Haltestellen
ermöglichen; (Stadt-Linienbusse)“.

Der Fuhrpark – Beschreibung unter dem Aspekt der Barrierefreiheit

Bestand

Stand Juni 2006

	BESTAND						
	City-Kleinbuss	Gelenkbus	Überlandbus	Niederflur- und Stadtbus	Reisebus	Gesamt	rel. Anteil
nicht barrierefrei zugänglich (Hochflur oder Hebelift)	4	22	1508	0	51	1585	78 %
bedingt barrierefrei zugänglich (Niederflur oder Rampe)	2	1	0	88	0	91	4 %
barrierefrei zugänglich (Niederflur mit Rampe oder ÜL mit Hebelift)	27	9	0	332	1	369	18 %
Anzahl der Fahrzeuge	33	32	1508	420	52	2045	100 %

Fahrzeugtypen im Überblick

Grundsätzlich kann man bei der ÖBB-Postbus GmbH von zwei grundlegenden Fahrzeugtypen ausgehen, dem Überlandbus und dem Niederflurbus. Der Überlandbus kommt bei der ÖBB-Postbus GmbH überwiegend (2/3 des gesamten Fuhrparks) zum Einsatz. Folgende Erläuterung soll näher bringen, warum der Einsatz von Überlandbussen grundsätzlich zweckmäßig ist:

Überlandbusse versus Niederflurbusse

Die ÖBB-Postbus GmbH bedient vorwiegend den ländlich zersiedelten Großraum, und es werden vor allem größere Distanzen zurückgelegt. Die Fahrgäste müssen bei ihrer Fahrt mit längeren Verweildauern rechnen, daher ist der Fahrkomfort v. a. bei diesen Linienfahrten ein wichtiges Entscheidungskriterium für Fahrgäste. Zudem sind im Rahmen der Personenbeförderung gesicherte Abstellräume für Poststücke, Gepäckstücke und Sportgeräte gefordert. Der Überlandbus bietet einen höheren Fahrkomfort und ist individueller im Verkehrsgeschehen (z. B. Kofferraum; Eignung für Ausflugsfahrten) einsetzbar.

ÜBERLANDBUS	NIEDERFLURBUS
Einstiegshöhe (min. 4 Stufen)	Keine Stufen (max. 340 mm von der Fahrbahn)
Schmale Einstiegstüre	Breite Einstiegstüre
Kofferraum	Kofferraum nicht vorhanden
Hebelift notwendig	Hebelift nicht erforderlich
Hohes Sitzplatzangebot	Niedriges Sitzplatzangebot
Niedriges Stehplatzangebot	Hohes Stehplatzangebot
Fahrkomfort hoch	Fahrkomfort geringer (Fahrzeugaufbau)
Gelegenheitsverkehr möglich	Gelegenheitsverkehr eingeschränkt möglich
Lange Fahrgastverweildauer	Kurze Fahrgastverweildauer
Kombibus	Stadtbus

Ausstattung

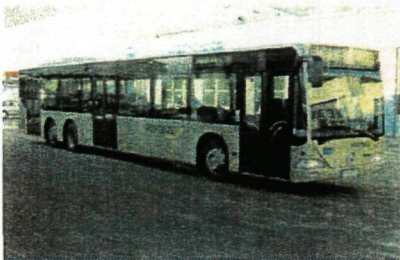
Teilweise mit Sondernutzfläche	Prallplatte
	Rückhaltevorrichtung
	(Klapp-)Sitz für Begleitperson
	Behindertensitzplatz mit breiterer Sitzfläche und mehr Raum im Fußbereich (für Hund, Prothese, usw.)

Fahrzeugtypen im Detail

Niederflurfahrzeuge

Folgende gängige Typen an Niederflurfahrzeugen sind im Einsatz:

- MAN Midibus
- MAN Niederflurbus in 10, 12, 15 und 18m Ausführung
- Mercedes Niederflurbus in 12, 15 und 18m Ausführung
- Setra Niederflurbus in 12 und 15m Ausführung
- Hess Anhängerbuszug
- VW City 3



Alle oben angeführten Niederflurfahrzeuge sind mit Einstiegshilfe und Sondernutzfläche ausgestattet und können daher als barrierefrei bezeichnet werden.

Beispiele für Niederflurfahrzeuge:

Niederflurbus 15 m

Das Fahrzeug verfügt über eine ausklappbare Rampe und einen Rollstuhlplatz.



Buszug

Zugfahrzeug und Anhänger verfügen über eine ausfahrbare Rampe und Rollstuhlplätze.

Überlandfahrzeuge

Folgende Typen an Überlandfahrzeugen sind im Einsatz:

- MAN Überlandlinienbus in 10, 12 und 14m Ausführung
- Mercedes Überlandlinienbus in 12 und 15m Ausführung
- Setra Überlandlinienbus in 12 und 15m Ausführung
- Volvo Überlandlinienbus in 18m Ausführung
- Temsa Überlandlinienbus in 12 und 13m Ausführung
- Irisbus Überlandlinienbus in 12 und 15m Ausführung

Alle oben angeführten Überlandfahrzeuge sind ohne Einstiegshilfe ausgestattet und können daher nicht als barrierefrei bezeichnet werden.

Beispiel für Überlandfahrzeug:



15 m Überlandbus

verfügt über 3 Stufen im Bereich der hinteren Türe und beinhaltet (wenn die Fläche von Sitzen frei ist) eine Sondernutzfläche

39 | Barrierefreiheit im Fuhrpark – Istsituation

Fahrzeuge mit Hebelift

Folgende Typen an Überlandfahrzeugen und Reisebussen mit Einstiegshilfe sind im Einsatz:

- Mercedes Integro O550
- Irisbus Arway
- Temsa Safari
- Mobibus

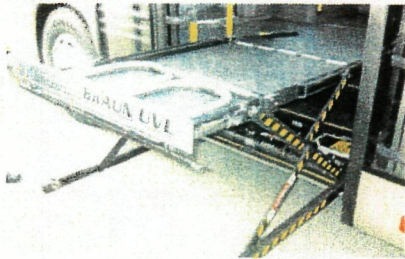
Alle oben angeführten Fahrzeuge sind mit Einstiegshilfe und Sondernutzflächen ausgestattet und können daher als barrierefrei bezeichnet werden.

Beispiel für Fahrzeuge mit Hebelift:



Mobibus

Reisebus mit Hebelift und 11 Rollstuhlplätzen, ausgestattet mit Küche und behindertengerechtem WC



Überlandfahrzeug mit Hebelift

Barrierefreiheit im Linienverkehr

Bauliche Anlagen

Da bauliche Maßnahmen an Haltestellen und Busbahnhöfen nicht im Kompetenzbereich des ÖBB-Konzerns liegen, kann über bauliche Ausstattung wie z. B. Vorhandensein von Bussteigen (Bordsteinen), Liften, Zugänglichkeit zu sanitären Anlagen usw. keine Aussage getroffen werden. Entsprechende Informationen zu Haltestellen müssten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Gemeinden erhoben werden.

Als nicht barrierefrei sind derzeit die Informationsmöglichkeiten zu Abfahrtszeiten für mobilitätseingeschränkte, blinde und sehbehinderte Fahrgäste zu nennen, es besteht jedoch täglich von 7:00 bis 20:00 Uhr die Möglichkeit, in der Kundenberatung (Tel. 810-222 333) alle Informationen zu Fahrplänen und Abfahrtszeiten zu erhalten.

Busbahnhöfe und wichtige Haltestellen mit mehreren Bussteigen sind für blinde und sehbehinderte Fahrgäste nur bedingt barrierefrei nutzbar, da taktile bzw. akustische Informationen zu Bussteigen und aktuellen Abfahrten an den einzelnen Bussteigen fehlen.

Kursangebot/Fahrgastfrequenz

Die ÖBB-Postbus GmbH verfügt über eine Liste, die auch im Internet veröffentlicht wird, welche eine Zusammenstellung über die Linien, auf denen Niederflurbusse regelmäßig eingesetzt werden, beinhaltet. Diese Liste liegt dzt. nur für die ehemaligen Postbus-Linien vollständig vor, für die kommende Fahrplanperiode wird sie aktualisiert. Die entsprechenden Daten des ehemaligen Bahnbusse inklusive aller Daten der ÖBB-Postbus GmbH liegen erst ab der Umsetzung des Planungssystems Microbus (ab Fahrplanperiode 2007/2008) vollständig vor.

In der Aufstellung des Einsatzes von Niederflurbussen sind nur jene Linien bzw. Kurse angeführt, bei denen fix Niederflurbusse eingesetzt werden, d.h. bei denen auf bestimmten Kursen im Regelfall mit Niederflurbussen gefahren wird oder bei denen es normalerweise möglich ist, dass nach Voranmeldung ein Niederflurbus gestellt wird.

Bei allen angeführten Linien bzw. einzelnen Kursen erfolgt die Beauskunftung mit den entsprechenden Hinweisen „Rollstuhlstellplatz“ und „Niederflurbus mit Rampe“ bzw. „Niederflurbus“ in der Fahrplanauskunft HAFAS (siehe Seite 77 „Fahrplanauskunft“).

Fahrplanauskunft der ÖBB-Postbus GmbH (Online und telefonisch)

siehe Seite 88 „Fahrplanauskunft“

Das Verkehrsangebot von ÖBB-Postbus GmbH wurde seit 2004 in der elektronischen Fahrplanauskunft HAFAS schrittweise um Informationen zum Einsatz von Niederflurbussen ergänzt.

41 | Barrierefreiheit im Fuhrpark – Istsituation

Die regionalen FahrplanbearbeiterInnen geben jeweils die Linien bzw. Kurse, die im Regelfall fix mit Niederflurbussen bedient werden oder bei denen nach Voranmeldung ein Niederflurbus eingesetzt werden kann, bekannt. Auch allfällige Zusatzinformationen, wie Telefonnummern für Voranmeldung oder zeitliche Einschränkungen werden erfasst. Die Einpflege dieser Zusatzinformation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erfolgt für Linien aus ProRegio in der Unternehmenszentrale im Zuge der Datenaufbereitung im System LAGIS (=Programm um Planungsdaten in Hafas-Daten umzuwandeln). Für die Fahrplanperiode 2006 wurden 3.043 Kurse (rd. 20.000 Kurse gesamt) mit den Hinweisen „Rollstuhlstellplatz“ und „Niederflurfahrzeug (mit Rollstuhlrampe)“ ausgewiesen.

Fahrpläne, die in MFS90 gepflegt werden, werden von der ÖBB, Abt. Fahrplaninformation, nachträglich mit den Informationen zur Rollstuhlmitnahme versorgt. Allgemein sei darauf hingewiesen, dass diese Information grundsätzlich auf die Rollstuhlmitnahme hinweist, die Stellflächen jedoch begrenzt sind.

Liniengemäße Anbindung des Behindertendorfes Altenhof/Hausruck

Das Behindertendorf Altenhof/Hausruck stellt mit ca. 150 BewohnerInnen eine der größten Einrichtungen für Menschen mit einer Behinderung dar. Im Jahr 1999 wurden gemeinsam mit dem Bürgermeister der Gemeinde Altenhof und dem Sprecher des Behindertendorfes Maßnahmen besprochen, um auch den zahlreichen RollstuhlfahrerInnen den Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu ermöglichen.

Unter Mitfinanzierung der Mehrkosten durch das Land OÖ konnten vorerst 2 Niederflurbusse angeschafft werden, deren Auslieferung die ÖBB-Postbus GmbH mit einem Stadtteilstift in Vöcklabruck feierte. Die Niederflurbusse werden seitdem auf der Kraftfahrlinie (=KFL) 2500 zwischen Vöcklabruck, Altenhof und Gaspoltshofen eingesetzt. Inzwischen wurde das Angebot an barrierefreien Bussen auch auf einzelne Kurse der KFL 2526 zwischen Vöcklabruck und Gmunden sowie auf die Linie 2420 zwischen Altenhof und Grieskirchen ausgedehnt.

Die ÖBB-Postbus GmbH steht mit dem Behindertendorf Altenhof laufend in Kontakt, auch die Lenker werden direkt im Behindertendorf über die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen informiert und geschult.

Die Möglichkeit, mit dem öffentlichen Linienbus in die näheren Städte zu fahren, wird seitdem regelmäßig von mobilitätseingeschränkten Personen in Anspruch genommen. Im Durchschnitt werden pro Tag etwa 7 bis 8 RollstuhlfahrerInnen befördert.

Besondere Unternehmungen für barrierefreie Mobilität

Verbesserung bei Tarifen und Beförderungsbestimmungen für Personen mit VORTEILScard Spezial

Da es im Tarifangebot des VOR bis dato keine Fahrpreisermäßigung für Personen mit Behinderung gibt, werden Inhaber der VORTEILScard Blind sowie VORTEILScard Spezial innerhalb des VOR nach dem KFL-Tarif („Haustarif“/unternehmenseigener Tarif) befördert. Fahrgäste mit VORTEILScard Blind der ÖBB erhalten seit längerem 50 % Ermäßigung im Haustarif. Eine Begleitperson oder ein Führhund reisen gratis mit.

Seit 1. Jänner 2005 wird auch die VORTEILScard Spezial (Behindert) im KFL-Tarif mit 50 % Ermäßigung anerkannt. Mit 1. Juni 2005 wurde die Gültigkeit der VORTEILScard Spezial auf alle Linien der Vienna Airport Lines ausgedehnt und damit der VORTEILScard Blind gleichgestellt. RollstuhlfahrerInnen, die im Besitz einer Vorteils-card Spezial sind, können zusätzlich eine Begleitperson unentgeltlich mitnehmen.

Inhaber einer VORTEILScard Blind oder einer VORTEILScard Spezial erhalten somit österreichweit eine Ermäßigung von 30 bis 50 % (je nach Ermäßigungssatz des jeweiligen Verbundes bzw. bei Verbund-überschreitenden Linien und im VOR durch die 50 %ige Ermäßigung im KFL-Tarif).

Ergänzung des Lenkerhandbuchs

Seit Juli 2004 beinhaltet das Lenkerhandbuch einen Abschnitt „Verhalten gegenüber Personen mit Behinderung“. Den LenkerInnen werden damit Tipps gegeben, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen optimalen Service bieten zu können. Auch Richtlinien zur Wahl des günstigsten Tarifs sind angeführt. Die Zusammenstellung der Hinweise erfolgte in Zusammenarbeit mit behinderten Fahrgästen.

„Willkommen Rollifahrer“ – Bereitstellung von Niederflrbusen nach telefonischer Voranmeldung auf ausgewählten Linien in Zell am See und Salzburg Nord

Von Mai bis Oktober ist nach telefonischer Anmeldung am Vortag auf vielen Linien der Verkehrsstelle Zell am See die Mitnahme von RollstuhlfahrerInnen (auch Elektro-Rollstuhl) möglich. Durch die rechtzeitige Information der Verkehrsstelle kann ganz gezielt das optimale Fahrzeug (Niederflrbus mit Rampe) für den gewünschten Kurs eingesetzt werden.

Auch in der Verkehrsleitung Salzburg Nord besteht die Möglichkeit, auf einigen Linien die gewünschte Mitnahme von RollstuhlfahrerInnen telefonisch anzumelden. Je nach Verfügbarkeit eines Niederflr-Fahrzeuges wird entsprechend disponiert. Linien, bei der eine Möglichkeit zur telefonischen Voranmeldung angeboten wird, sind über die elektronische Fahrplanauskunft abrufbar. Die Nutzung dieses noch in der Erprobung befindlichen Angebots ist bisher eher gering, da die Bereitstellung eines barrierefreien Fahrzeuges noch nicht garantiert werden kann.

43 | Barrierefreiheit im Fuhrpark – Istsituation

Barrierefreier Reisebus „mobibus“ in Salzburg

Seit September 2005 steht im Regionalmanagement Salzburg ein barrierefreier Reisebus für Ausflugsfahrten und mehrtägige Reisen zur Verfügung. Zielgruppe sind Gruppen von mobilitätseingeschränkten Personen, die den Bus im Gelegenheitsverkehr anmieten können.

Dieser „maßgeschneiderte“ Reisebus wurde in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Zivil-Invalidenverband entwickelt und durch das Land Salzburg, Sponsoren (Mercedes-Benz, die Pappas Gruppe, EvoBus, Hypo Salzburg) sowie Privatpersonen kommerziell unterstützt. Im Gegenzug stellt die ÖBB-Postbus GmbH den Behindertenorganisationen und anderen vom Land Salzburg anerkannten Institutionen den Bus zum Selbstkostenpreis zur Verfügung.

Die Sitzeinteilung ist variabel (38 Sitzplätze und 11 Rollstuhlstellplätze), wobei die Sitzplätze durch Schnellverschlüsse rasch ausgebaut werden können. Mit einer hydraulischen Hebebühne gelangen mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei in den gänzlich ebenen Fahrgastraum. Die besondere Ausstattung umfasst weiters einen Schwebesitz im Innenraum, eine behindertenfreundliche Toilette, Bordküche und Klimaanlage.



Schwebesitz im Mobibus

Erweiterte Umsetzung der Barrierefreiheit – geplantes Maßnahmenbündel

Ziel

Die ÖBB-Postbus GmbH wird seine Planung so modifizieren, dass Barrieren sukzessive abgebaut werden und damit eine größtmögliche Barrierefreiheit erzielt wird. Bei der Beschaffung eines Fahrzeuges müssen allerdings auch ökonomische und ökologische Kriterien in Betracht gezogen werden. Die ÖBB-Postbus GmbH ist jedenfalls sehr bemüht, in den nächsten 15 Jahren einen hohen Grad an Barrierefreiheit zu erreichen.

Planungsmaßnahmen zur Zielerreichung

Grundlagen schaffen

Die Grundlagendaten unterstützen bei der Planung des Fahrzeugeinsatzes und ermöglichen eine gute Übersicht über den Bestand zur exakten Auskunftserteilung. Um eine gezielte Bereitstellung von Grundlagendaten zu gewährleisten, müssten bis Ende 2007 zwei wesentliche Änderungen in den Systemen durchgeführt werden.

Ergänzung der Fahrzeugdaten im SAP

Um eine bessere Einsatzplanung gewährleisten zu können, wird SAP bis Ende 2007 um folgende Einträge ergänzt werden:

Niederflurbus ja/nein (auf Basis der SAP-Abfragen sind heute keine genauen Daten über die Anzahl der Niederflurbusse zu bekommen, da in den Fahrzeugkategorien „City-Kleinbusse“, „Gelenkbusse“ und „Stadtbusse“ Überlandbusse und Niederflurbusse geführt werden)

- Ausstattung mit Rampe ja/nein
- Ausstattung mit Kneeling ja/nein
- Sondernutzfläche vorhanden ja/nein
- Rückhaltevorrichtung vorhanden ja/nein
- Prallplatte vorhanden ja/nein
- Ausstattung mit akustischer Anlage ja/nein
- Ausstattung mit visueller Anzeige ja/nein

Komplette Erfassung der fix mit Niederflurfahrzeugen bedienten Kurse im neuen Planungssystem MICROBUS

Die fix mit Niederflurbussen disponierten Kurse werden ab Umstellung auf Microbus (Mitte 2008) direkt von den VerkehrsplanerInnen in den Regionen im Fahrplan-system erfasst werden. Die entsprechende Beauskunftung in der Online-Auskunft kann in Folge ohne großen Mehraufwand über die Zuweisung von entsprechenden Standard-Hinweisen erfolgen. Auch Abfragen über die Anzahl der mit Niederflurbussen bedienten Kurse sollen somit in Zukunft rasch und ohne mühsame weitere Berechnungen möglich sein.

Die Grundlagen für die Erfassung der fix mit Niederflurbussen zu disponierenden Kurse wurden bereits im Zuge der Pflichtenerstellung für MICROBUS gelegt. Die Systemvoraussetzungen sind daher gegeben, es bedarf jedoch eines gewissen Aufwandes zur erstmaligen Erfassung sowie zur laufenden Pflege in den Regionen.

Beschaffung von barrierefreien Bussen für Gelegenheitsfahrten

Für die Fahrzeugbeschaffung 2007 sind rund 230 Fahrzeuge geplant, davon

- Rd. 65 Niederflurfahrzeuge
- Rd. 165 Überlandfahrzeuge mit Hebelift

Zum Zeitpunkt der Endfertigung bzw. Überarbeitung des Etappenplans stand die endgültige Anzahl der zu beschaffenden Busse noch nicht fest, daher werden hier gerundete Werte angegeben. Jedenfalls besteht die Beschaffung 2007 aus rein barrierefreien Linienbussen. Auch in den Folgejahren werden überwiegend barrierefreie Fahrzeuge angeschafft werden.

Beschaffung von Niederflurbussen

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

Die Ausstattung eines Sitzplatzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (breitere Sitzfläche, mehr Platz im Fußbereich für z. B. Blindenführhund, Krücken, Prothesen, usw.) gehört bereits zum Standard. In Zukunft ist geplant, auch die Ausstattung mit Prallplatte, Rückhaltevorrichtung und Begleitsitz standardmäßig zu bestellen.

Beschaffung von Überlandbussen mit/ohne Hebelift

Abgesehen von der Anzahl der zu beschaffenden Überlandbusse werden alle Fahrzeuge in Zukunft mit einer Sondernutzfläche bestellt. Bei Überlandbussen, die mit einem Hebelift ausgestattet werden, muss die Sondernutzfläche zusätzlich mit Prallplatte, Rückhaltevorrichtung und Begleitsitz ausgestattet werden. Diese Sonderausstattungen müssen bereits bei der Bestellung mitberücksichtigt werden. Durch die Ausstattung mit Hebelift muss das Unternehmen Mehrkosten bei der Investition sowie beim laufenden Wartungsaufwand investieren.

Beschaffung von barrierefreien Bussen für Gelegenheitsfahrten

Geplant ist, dass mittelfristig jedem Regionalmanagement ein barrierefreier Überlandbus für Gelegenheitsfahrten für Gruppen mit mehreren RollstuhlfahrerInnen zur Verfügung steht. Der Überlandbus soll mit einem hochwertigen Hebelift ausgestattet werden und die Sitze sollen über ein Schnellwechselsystem verfügen. Als Referenzbeispiel kann hier der Mobibus in Salzburg dienen. Erfahrungen bezüglich Ausstattung und Nutzung werden dabei für zukünftige Anschaffungen berücksichtigt.

Akustische Ansagen und visuelle Anzeige im Bus

Diese Maßnahme ist für seh- und hörbehinderte Menschen sehr wichtig, um sich während der Fahrt orientieren zu können. Derzeit ist diese Ausstattung im Testbetrieb und wird ab Mitte 2007 in allen neu beschafften Bussen regulär eingesetzt.

Fahrzeugeinsatz

Einsatz von barrierefreien Bussen (Prioritätenreihung)

Die Herstellung von Barrierefreiheit nach dem BGStG kann nicht von einem Tag auf den anderen gewährleistet werden. Daher ist es notwendig, das Angebot jeder Region genau zu betrachten und abzuschätzen, auf welchen Linien der Bedarf an barrierefreien Verkehrsangeboten am größten ist.

Folgende Kriterien werden zur Festlegung der Umsetzung von barrierefreien Linien/Kursen angewendet:

- Stadtverkehr: d. h. **linienrein mit Niederflurbussen** mit Rampe
- Regionale Hauptstrecken und Verkehrsknotenpunkte:
d. h. **Bahn- und Busknotenpunkte**
- Strecken mit einem **hohen Kursangebot**
- **Hohe Fahrgastzählraten** zur Detailbetrachtung
- Wichtige **Kerninfrastruktur** mit Standorten direkt oder nahe des Linienangebots, z. B. Altenheime, große Betreuungseinrichtungen (z. B. Altenhof, Spitäler)

Alternative Verkehrskonzepte

Grundsätzlich plant die ÖBB-Postbus GmbH, Übergangsmöglichkeiten zu entwickeln, um ein noch besseres Angebot für Menschen mit Behinderung herzustellen. Hier ist bedarfsorientierter Verkehr für Menschen mit Behinderung zu nennen (z. B. Rufbussysteme in Kooperation mit regionalen Fahrtendiensten auf schwach frequentierten Linien).

Bestehende Rufbussysteme werden in Zukunft auf eine mögliche Erweiterung des Angebots für mobilitätseingeschränkte Personen geprüft, wobei auch die Zusammenarbeit mit privaten oder institutionellen Anbietern von Fahrtendiensten denkbar ist.

Kommunikationsmedien

Piktogramme

Alle Busse, die für Menschen mit Behinderung barrierefrei zugänglich sind, werden bis Ende 2007 mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnet.

Hinweise auf barrierefreie Busse auch auf Aushangfahrplänen und im Kursbuch

Derzeit werden auf Aushangfahrplänen an den Haltestellen sowie in den Kursbüchern der Verkehrsverbände kaum Hinweise auf den Einsatz von barrierefreien Bussen angegeben. Da mit der Umstellung auf Microbus diese Informationen direkt im Fahrplansystem erfasst werden können, ist auch eine entsprechende Ausgabe auf Printprodukten vorgesehen (z. B. Rollstuhlsymbol bei barrierefreien Kursen oder globaler Hinweis für komplett mit Niederflurbussen bediente Linien). Entsprechende Vereinbarungen mit den Verkehrsverbänden zur Erstellung der Kursbücher sind geplant.

Blindengerechte Version des Online-Fahrplans

In Kooperation mit dem ÖBB-Schieneverkehr, Abt. Fahrplaninformation wurde nach einem Gespräch mit VertreterInnen des Bundesblindenerziehungsinstituts und dem Österreichischen Blinden- und Sehbehindertenverband die Arbeit an der Erstellung einer blindengerechten Version der Online-Fahrplanauskunft eingeleitet.

Öffentlichkeitsarbeit

Laufende Informationsbereitstellung ist für Behindertenverbände und -institutionen, Verbände etc. geplant (neue barrierefreie Angebote; Beschickung über einen speziellen Newsletter). Aktive und intensive Pressearbeit gewährleistet einen hohen Bekanntheitsgrad bei der entsprechenden Zielgruppe und erleichtert auch die Annahme der neuen barrierefreien Produkte bzw. Angebote.

Kooperationen

Verkehrsanlagen

Verkehrsanlagen liegen außerhalb des Kompetenzbereichs des ÖBB-Konzerns. Da aber z. B. für den barrierefreien Einsatz von Niederflurbussen Bordsteine benötigt werden, ist hier eine enge Kooperation mit den Gemeinden erforderlich und geplant.

Tarifharmonisierung

Die mit einem Treffen der VertreterInnen aller österreichischen Verkehrsverbände begonnene Harmonisierung der Tarife und Beförderungsbestimmungen für Personen mit Behinderung wird in Zukunft von ÖBB-Postbus GmbH noch aktiver vorangetrieben. Insbesondere sind dabei Regelungen in Bezug auf Begleitpersonen und Begleithunde zu nennen.

Schulungsmaßnahmen für Lenker und Disponenten

Lenkerschulung

Der Lenker ist die direkte Kontaktperson zum Fahrgast und damit die Schlüsselperson für direkte Unterstützung und gezielte Kundenansprache vor Ort. Daher sind für die Sensibilisierung des Umgangs mit Menschen mit Behinderung sowie für die Bedienung der Einstiegshilfen regelmäßige Lenkerschulungen geplant.

Disponentenschulung

Um ein entsprechendes barrierefreies Angebot zu gewährleisten, muss eine Fixdisponierung gewährleistet werden. Die Disponenten sind maßgeblich für die Disponierung von Fahrzeugen im Regelfall und bei Ausfall eines Fahrzeuges bzw. Schienenersatzverkehr verantwortlich. Entsprechende Informationen und Schulungen sind für diese Funktionsgruppe geplant.

Ausblick

Die ÖBB-Postbus GmbH plant, bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten (Förderungen, adäquate Abwicklung des Fahrbetriebs usw.) ein Höchstmaß an Barrierefreiheit zu erzielen. Folgende Tabelle zeigt den Grad der Barrierefreiheit, die in den nächsten zehn Jahren unter den gegebenen Rahmenbedingungen maximal umsetzbar ist:

Grad der Barrierefreiheit von 2006 bis 2015 (Maximalvariante)

	JAHRE									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Anzahl barrierefreier Busse	516	789	889	989	1.089	1.189	1.289	1.389	1.489	1.589
Grad Barrierefreiheit	24 %	37 %	41 %	46 %	51 %	55 %	60 %	65 %	69 %	74 %

Hervorzuheben ist, dass dieser Grad jedenfalls erreicht werden kann, wenn entsprechende finanzielle Mittel gewährt werden.

Wesentliche Punkte, die im Zug der Umsetzung der Barrierefreiheit noch zu klären sind, sind daher insbesondere:

- Finanzielle Mittelbereitstellung für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen (vor allem Förderungen von Seiten des Bundes), um die Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen zu können.
- Die Fahrplanung muss längere Verweildauern bei den Haltestellen einrechnen bzw. Pufferzeiten schaffen, die insgesamt die Fahrzeiten und die Reisezeiten erhöhen und Mehrkosten verursachen. In diesem Punkt werden somit die Wettbewerbsvorteile gegenüber dem Individualverkehr verringert.
- Durch eine längere Verweildauer an den Haltestellen (z. B. Bedienung des Hebeliftes bei Ein- und Ausstieg, mechanische Klapprampe bereitstellen) ist mit Mehrzeiten im Fahrbetrieb und damit mit Mehrkosten aufgrund eines langsameren Wagenverkehrs zu rechnen, der wiederum zu einem schlechteren Betriebsergebnis führt. Die Abdeckung dieser für ÖBB-Postbus GmbH nachteiligen Entwicklung ist noch zu klären.

Abschließend ist festzuhalten, dass sich die ÖBB-Postbus GmbH zu einem möglichst umfassenden Beitrag zur Mobilitätssteigerung für Menschen mit besonderen Bedürfnissen bekennt und dafür in Zukunft in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden und der öffentlichen Hand umfangreiche Verbesserungen eingeplant sind.

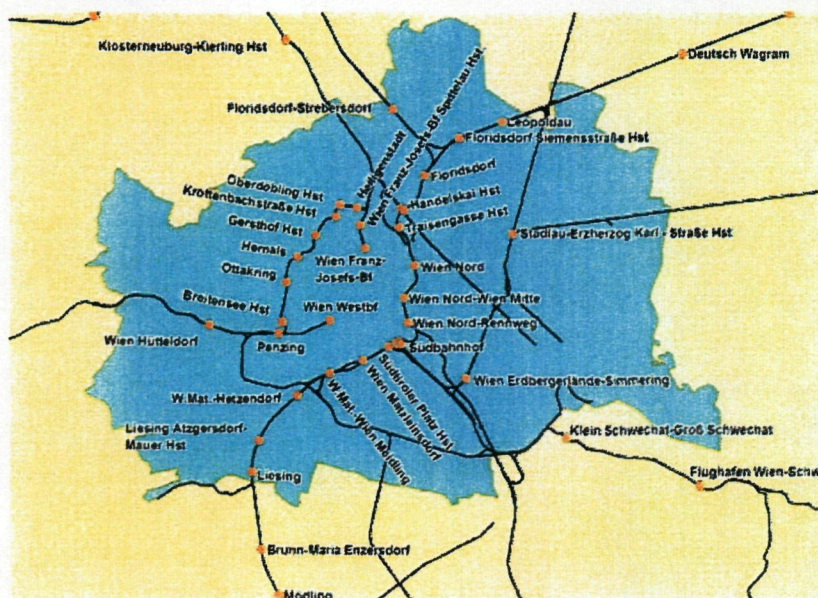
Allgemeines

Auf Basis der gesetzlichen Grundlagen hat der ÖBB-Konzern einen Etappenplan zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgearbeitet. Es ist daher vorgesehen, alle Bahnhöfe ab einer täglichen Frequenz von 2000 Reisenden in allen österreichischen Bezirks- und Landeshauptstädten barrierefrei zu gestalten. Dieser Etappenplan bildet die Basis für den Abbau der Barrieren im ÖBB-Konzern.

Die finanzielle Deckung der vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur sind aus heutiger Sicht in der Gesamtheit nicht gegeben. Auf Grund der derzeitigen Restriktionen in den finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten des Rahmenplanes gemäß § 43 Bundesbahnstrukturgesetz sind nur jene Maßnahmen auf Seiten der Infrastruktur möglich, die im Rahmen der genehmigten Umsetzung von Um- oder Ausbauten inkludiert sind. Für die restlichen Maßnahmen fehlt derzeit die Genehmigung der finanziellen Deckung zur Umsetzung.

Barrierefreie Bahnhöfe im ÖBB-Netz bis 2015

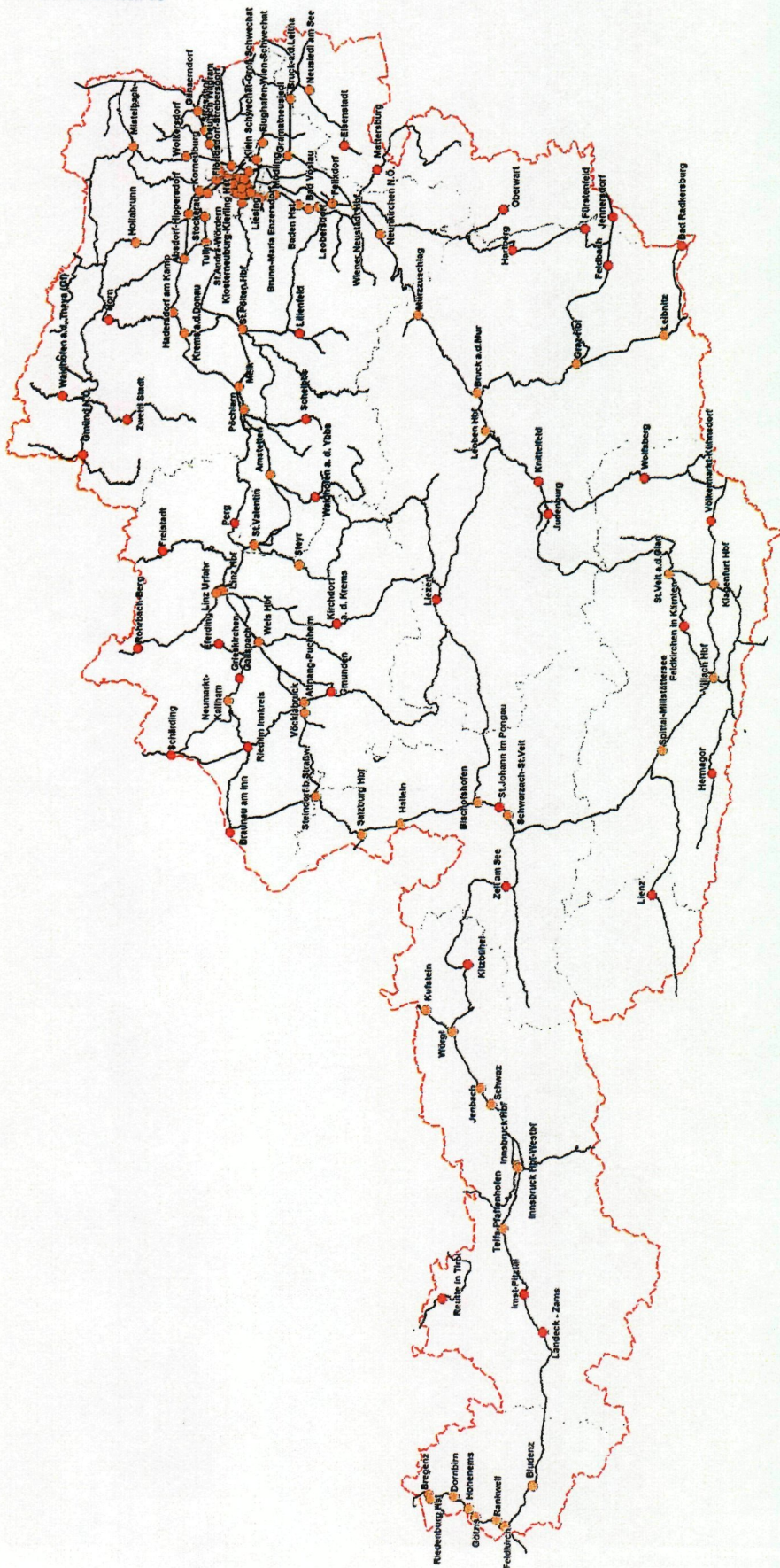
Raum Wien



Darstellung Etappenplan über die Frequenz 2006

- (101) Verkehrsstationen mit einer tägl. Fahrgastfrequenz > 2.000 Personen pro Tag
- (39) Bezirks- und Landeshauptstädte mit einer tägl. Fahrgastfrequenz < 2.000 Personen pro Tag

Österreichkarte



Bahnhöfe

Absdorf-Hippersdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010 – 2012



Amstetten

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1 2007 – 2009

Attnang-Puchheim

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Teilweise Lautsprecher
- Teilweise automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Bad Radkersburg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Randbahnsteig
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010 – 2012

Bad Vöslau

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Baden Hst

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC



barrierefrei

Bischofshofen

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

Bludenz

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

53 | Bahnhöfe

Braunau am Inn

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Bregenz

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1
2007 – 2009**

Breitensee Hst

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**

Bruck a. d. Leitha

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**



Bruck a. d. Mur

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010 – 2012



Brunn-Maria Enzersdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Rampe
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Deutsch Wagram

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Dornbirn

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Rampe
- Lautsprecher
- Rollstuhl-Hebelift

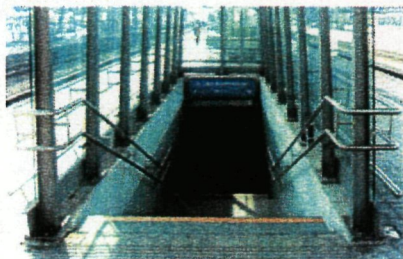
barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010 – 2012

Dornbirn-Schoren

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Rampe
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012



Eisenstadt

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

Eferding

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

Feldbach

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Rampe
- Lautsprecher
- Teilweise Behinderten-WC

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012

Feldkirch

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Teilweise Rampe
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei



Feldkirchen/Kärnten

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Rampe
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Felixdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Flughafen Wien-Schwechat

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1 2007 – 2009

57 | Bahnhöfe

Freistadt

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Fürstenfeld

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Rampe

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**



Gänserndorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**

Gmünd/Niederösterreich

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Gmunden

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Götzis**derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Rampe
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Gramatneusiedl****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Graz Hbf****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012****Grieskirchen****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Hadersdorf am Kamp

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

Hallein

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Lautsprecher
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015



Hartberg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Rampe

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

Hermagor

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012

Hohenems

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lautsprecher
- Behinderten-WC

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

60 | Bahnhöfe

Hollabrunn
derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**
Horn
derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**
Imst-Pitztal
derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**
Innsbruck Hbf
derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei
Innsbruck Westbf
derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

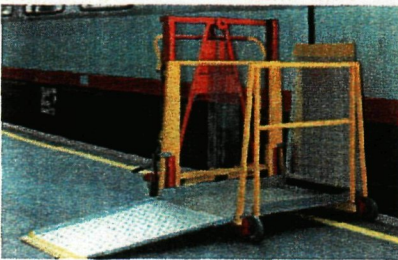

61 | Bahnhöfe

Jenbach

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei



Jennersdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Rampe

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Judenburg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Lift
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Kirchdorf an der Krems

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Teilweise Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Kitzbühel

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lautsprecher
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Klagenfurt Hbf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

Klosterneuburg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Rampe
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Knittelfeld

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Lift
- Lautsprecher
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015



63 | Bahnhöfe

Korneuburg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010–2012**

Krems a. d. Donau

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei



Kufstein

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015**

Landeck-Zams

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

Langen am Arlberg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

Leibnitz

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Rampe
- Teilweise Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Leoben Hbf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

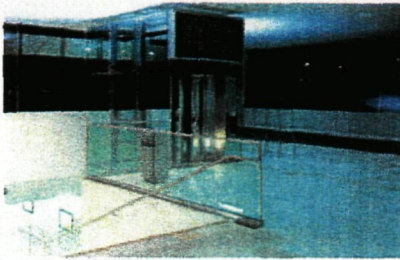
barrierefrei

Leobersdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015



65 | Bahnhöfe

Lienz

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Rampe
- Lautsprecher
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**



Liezen

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Lilienfeld

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Linz Hbf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Teilweise Rampe
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

Linz Urfahr

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Mattersburg**derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Rampe
- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Melk****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Mistelbach****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Mödling****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

barrierefrei

67 | Bahnhöfe

Mürzzuschlag

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**



Neumarkt-Kallham

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Neunkirchen NÖ

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Neusiedl am See

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Oberwart

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

keine

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**

Perg**derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015****Pöchlarn****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei**Rankweil****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015****Reutte/Tirol****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Teilweise automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010–2012****Ried im Innkreis****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015**

69 | Bahnhöfe

Riedenburg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefrei

Salzburg Hbf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift



**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**

Schärding

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Scheibbs

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig

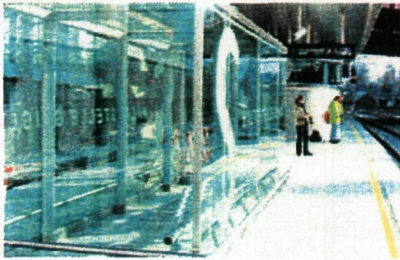
**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Schwarzach-St. Veit

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012



Schwaz

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Lautsprecher
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

Schwechat

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012

Spittal Millstättersee

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

St. Andrä Wördern

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Rampe
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

St. Johann im Pongau

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Lautsprecher
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift



barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

St. Pölten Hbf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Teilweise Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1 2007–2009

St. Pölten Hbf (Mariazellerbahn)

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1 2007–2009

72 | Bahnhöfe

St. Valentin

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

St. Veit a. d. Glan

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Steindorf bei Straßwalchen

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Steyr

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Lift
- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**



73 | Bahnhöfe

Stockerau

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Strasshof Hst

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**



Telfs-Pfaffenhofen

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

Tulln

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**

Villach Hbf**derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei**Vöcklabruck****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

barrierefrei**Völkermarkt-Kühnsdorf****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Lautsprecher

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**

75 | Bahnhöfe

Waidhofen an der Thaya

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise Stiege
- Teilweise Lautsprecher

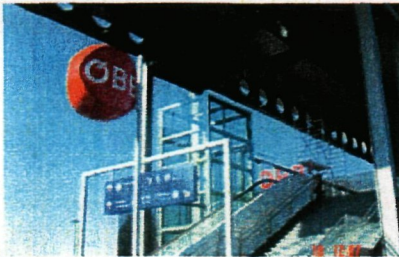
**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015**

Waidhofen an der Ybbs

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Teilweise Lautsprecher
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015**



Wels Hbf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Rampe
- Lift
- Teilweise Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1
2007–2009**

Wien Atzgersdorf-Mauer Hst

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

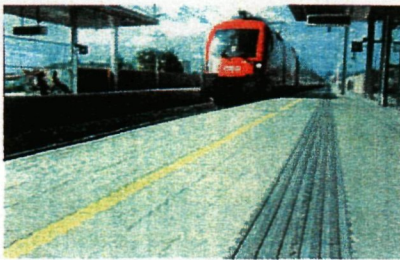
barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012

Wien Erzherzog-Karl-Straße

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Teilweise Blindenleitsystem
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012



Wien Floridsdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1 2007–2009

Wien Floridsdorf Siemensstraße

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

77 | Bahnhöfe

Wien Franz-Josef-Bf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010–2012**

Wien Gersthof

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015**



Wien Handelskai

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1
2007–2009**

Wien Heiligenstadt

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1
2007–2009**

Wien Hernals**derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Wien Hetzendorf Hst****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Wien Hütteldorf****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012****Wien Krottenbachstraße Hst****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

79 | Bahnhöfe

Wien Leopoldau

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefrei

Wien Liesing

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefrei



Wien Matzleinsdorferplatz Hst

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013–2015**

Wien Meidling

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Teilweise Lift
- Teilweise Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1
2007–2009**

Wien Mitte

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1 2007–2009

Wien Oberdöbling Hst

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015



Wien Penzing

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lautsprecher
- Teilweise automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013–2015

Wien Praterstern

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Teilweise Lift
- Teilweise Blindenleitsystem
- Teilweise Lautsprecher
- Teilweise automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1 2007–2009

81 | Bahnhöfe

Wien Rennweg

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Stiege
- Rampe
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefrei

Wien Simmering

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefrei

Wien Spittelau

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC

barrierefrei

Wien Strebersdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Rampe
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015**

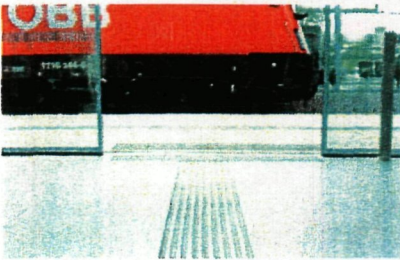


Wien Südbf-Ost

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012



Wien Südbf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012

Wien Südbf Hst

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010–2012

Wien Südtirolerplatz

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Randbahnsteig
- Stiege
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

Realisierung im Rahmen Bau AG-Projekt

Wien Traisengasse Hst**derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3
2013 – 2015****Wien Westbf****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 1
2007 – 2009****Wiener Neustadt****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Stiege
- Teilweise Rampe
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei**Wolfsberg****derzeitige Ausstattung des Bahnhofes**

- Randbahnsteig
- Lautsprecher
- Behinderten-WC

**barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2
2010 – 2012**

Wolkersdorf

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Blindenleitsystem
- Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015

Wörgl

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Lift
- Blindenleitsystem
- Lautsprecher
- Automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

barrierefrei

Zell am See

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Schienenfreier Zugang
- Teilweise Randbahnsteig
- Teilweise Stiege
- Teilweise Lift
- Lautsprecher
- Teilweise automatische Zugzielanzeige
- Behinderten-WC
- Rollstuhl-Hebelift

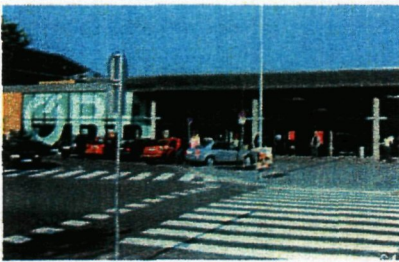
barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 2 2010 – 2012

Zwettl

derzeitige Ausstattung des Bahnhofes

- Teilweise schienenfreier Zugang
- Teilweise Stiege
- Teilweise Lautsprecher

barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes in Etappe 3 2013 – 2015



Barrierefrei online – Implementierung von WAI-AA auf www.oebb.at

Die ÖBB wollen bis 2010 eine der Top-Bahnen in Europa sein; eine verstärkte Kundenorientierung in allen Bereichen steht bei diesem Ziel im Mittelpunkt. Der ÖBB-Konzern bekennt sich dazu, als Teil dieser Strategie auch einen barrierefreien Zugang zu den Informationen und Produkten zu ermöglichen, die auf der Homepage der ÖBB im Internet unter www.oebb.at angeboten werden. Dazu soll bis spätestens 2010 der Standard WAI-AA implementiert werden.

Mit dem Relaunch der ÖBB-Homepage im Juni 2005 haben die ÖBB bereits den Standard WAI-A eingerichtet und damit einen wichtigen Schritt für einen barrierefreien Zugang gesetzt. In der Praxis wird dieser Standard derzeit allerdings nicht zu 100 Prozent eingehalten.

Bei der ÖBB-Homepage in ihrer aktuellen Gestaltung kann als Mangel festgehalten werden, dass Organigramme zumeist nicht mit erklärenden, alternativen Texten versehen sind und die Alternativtexte von Grafiken aussagekräftiger sein könnten. Die Farbgestaltung wiederum ist zwar an sich sehr kontrastreich, wodurch im S/W-Modus keine Informationen verloren gehen; Schwarz als Hervorhebungsfarbe im roten Service-Bereich ist allerdings nicht ideal gewählt. Problematisch ist auch, dass das Layout zum Großteil auf Tabellen beruht, die mehrfach ineinander verschachtelt sind. Das erschwert die Lesbarkeit durch Screenreader deutlich. Auch Inhalte werden teilweise mit Tabellen strukturiert; dabei sind Zellen nicht immer Headern zugeordnet und fallweise miteinander verbunden – auch das stellt eine Barriere dar.

Bei der Struktur ist zu bemängeln, dass nicht immer klar erkennbar ist, wohin die Information zuzuordnen ist, die man gerade liest – Hauptmenü, Unternavigation oder eigentlicher Inhalt. Innerhalb der Seiten werden wiederum kaum Sprungmarken eingesetzt – das würde ein Scannen der Seite ermöglichen. Zudem ist in der Text-only-Einstellung nicht immer erkennbar, auf welcher Seite man sich befindet; das leisten praktisch nur die designtechnischen Hervorhebungen. Bei der Navigation mit Tasten fällt auf, dass eine logischen Reihenfolge nicht immer eingehalten wird und dass der Wechsel zwischen ÖBB-Gesellschaften über das Drop-down-Listefeld schwer zu bedienen ist.

Ziel des ÖBB-Konzerns ist daher, in allen Bereichen der ÖBB-Homepage eine qualitative Verbesserung zu erreichen und schrittweise den Standard WAI-AA umzusetzen. Insbesondere soll die Aufmerksamkeit auf folgenden Punkten liegen:

- Optimaler Kontrast aus Vorder- und Hintergrund bei der Farbgestaltung
- Einsatz von Stylesheets, um Layout und Präsentation zu beeinflussen; kein Einsatz von Tabellen für das Layout, wenn sie in linearisierter Form keinen Sinn ergeben; allenfalls soll hier ein alternatives Äquivalent bereitgestellt werden
- Struktur: es sollen Überschriften-Elemente und Markups korrekt eingesetzt, Informationsblöcke in handhabbare Gruppen gegliedert und die Navigationsmechanismen konsistent angewendet werden
- Dynamische Inhalte sollen zugänglich sein bzw. soll allenfalls eine alternative Präsentation angeboten werden
- Keine Pop-Ups oder Wechsel in andere Fenster, ohne den User zu informieren; er muss die Möglichkeit haben, diesen Vorgang zu verhindern

86 | Barrierefrei online – Implementierung von WAI-AA auf www.oebb.at

- Bei jedem Link soll das Ziel klar erkennbar sein; zudem sollen Informationen über das allgemeine Layout der Site angeboten werden
- Der Zweck von Frames soll klar erkennbar sein – ebenso ihre Beziehung untereinander
- Scripts und Applets sollen unabhängig vom Eingabegerät genutzt werden können

Die Verbesserung der ÖBB-Homepage auf den Standard WAI-AA stellt für den Konzern eine große technische und finanzielle Aufgabe dar – insbesondere wegen des Umfangs der Site, ihrer Gliederung nach Teilgesellschaften und die dezentrale technische Betreuung durch diese Gesellschaften. Um eine gründliche und auf die Kundenbedürfnisse optimal ausgerichtete Umsetzung des Projekts sicher zu stellen, schlägt der ÖBB-Konzern einen Stufenplan vor, der wie folgt abgewickelt werden könnte:

Phase I: IST-Analyse und Anforderungsdefinition

Start: 1. Quartal 2007

Aufgaben

- Evaluierung der Applikationen
- Analyse der technischen Varianten
- Erstellung der Anforderungsdefinition
- Klärung der Schulungs- und Wartungsprozesse
- Festlegung neuer funktionaler Anforderungen

Phase II: Konzeption

Start: 2. Quartal 2008

Aufgaben

- Workshops unter Beteiligung aller ÖBB-Gesellschaften
- Festlegung der Aufgaben und Prozesse
- Dokumentation der Funktionen und Applikationen
- Erstellung der Wartungskonzepte
- Erstellung des Styleguides
- Erstellung des Storyboards
- Festigstellung des Feinkonzepts

Phase III: Entwicklung, Testing, Inproduktionsnahme

Start: 2009

Aufgaben

- Programmierung der Templates und Applikationen
- Herstellung der Site
- Schulung der Redakteure
- Testing und Abnahme der Site
- Einrichten der Produktion, Übernahme aus Test
- Launch der neuen Site (spätestens 2010)

Die barrierefreie Neugestaltung der ÖBB-Homepage soll von einem Design-Relaunch begleitet werden. Zudem sollen neue Service-Elemente – insbesondere für die Kunden des Personenverkehrs – implementiert werden. Die Zeit bis zum neuen Standard WAI-AA soll grundsätzlich so kurz wie möglich gehalten werden; ergibt sich im Zuge der Projektumsetzung die Möglichkeit einer rascheren Umsetzung, so werden die ÖBB sie nützen.

Homepage der ÖBB

Auf der Homepage der ÖBB wurde bis heute die Barrierefreiheit Richtlinie WAI Stufe A implementiert. Darunter fällt die Schriftgrößen - Änderung durchgängig auf allen Pages, alle Bilder bekamen einen Titel, so dass bei Nutzung eines sog. „Screenreaders“ diese Betitelung dem Besucher zur leichteren Orientierung durch einen installierten Stimmen-Synthesizer vorgelesen werden. Weiters wurde die Navigation vereinfacht dargestellt.

Ebenso wurden die Tabellen mit versteckten Namen gekennzeichnet, die auch vom Screenreader vorgelesen werden können.

Die Homepage sollte unabhängig von Hard- bzw. Software bei allen Usern optimal dargestellt werden. Die Inhalte wurden übersichtlich und in leicht verständlicher Sprache präsentiert. Es wurde darauf geachtet, keine animierten Bilder und Schriften zu integrieren, da dies für sehgeschwache User eine Barriere darstellt.



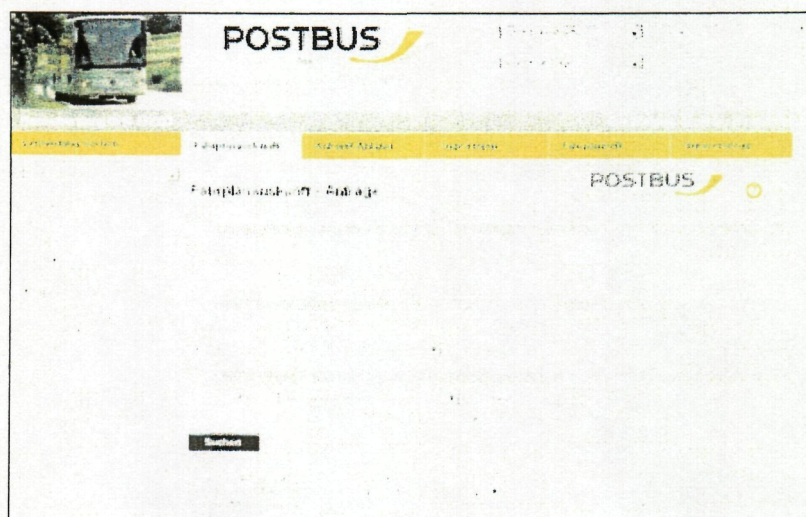
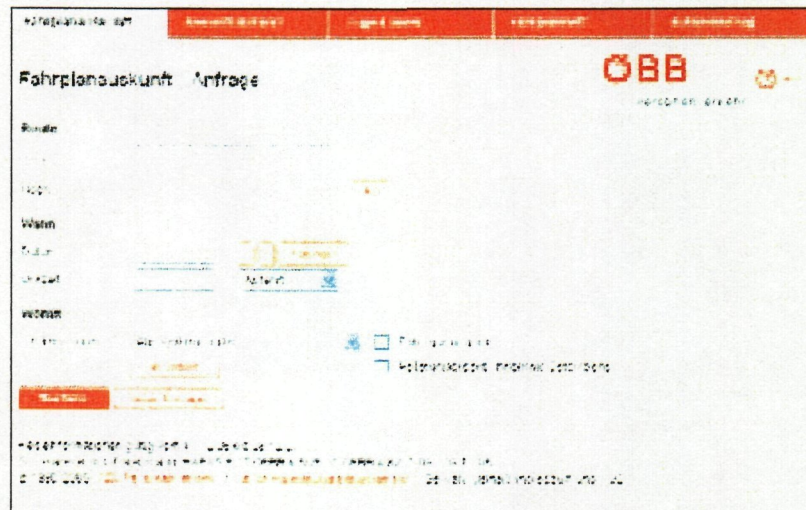
Fahrplanauskunft

Auch im Bereich der elektronischen Fahrplanauskunft wurden bereits Maßnahmen gesetzt, um Barrierefreiheit herzustellen oder die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Reisenden zu berücksichtigen.

So wurden z. B. auf inhaltlicher Ebene Angaben über die Ausstattung der Züge mit Rollstuhlstellplätzen ebenso wie über die barrierefreie Toilette oder Niederflurfahrzeuge in die Verbindungsabfrage integriert. Als nächstes Ziel wird angestrebt, das Service weiter zu verbessern, Informationen über ÖBB-Haltestellen und danach neben dem SOLL-Status der Zugausstattungen auch den IST-Status anzubieten.

In Zusammenarbeit mit Behinderten-Verbänden wurden hinsichtlich des programmtechnischen Aufbaues und der Struktur der Fahrplanauskunft entsprechende Analysen erstellt, um darauf aufbauend die erforderlichen Schritte zu setzen.

In den laufenden Besprechungen mit den Vertretern der Menschen mit Behinderung wurden einige Barrieren aufgezeigt und auch bereits abgebaut. Für die noch bestehenden wird eine Priorisierung von den Behindertenorganisationen festgelegt und in den nächsten Relaunches, soweit es programmtechnisch möglich ist, beseitigt.



Maßnahmen zur Erfüllung der Barrierefreiheit der Fahrplanauskunft

2006:

- Analyse der elektronischen Fahrplanauskunft durch ÖBB und den Vertreter für Menschen mit Sehbehinderung sowie eine Abstimmung mit den Verbänden ist erfolgt. Prioritätenliste für den Abbau der bestehenden Barrieren bei der Fahrplanabfrage wird von den Vertretern der Menschen mit Sehbehinderung erstellt.

Von 2006 bis November 2007:

- Laufende Programmanpassung zur Umsetzung mit den Vertretern der Menschen mit Sehbehinderung und den Verbänden
- Abschließendes Feedback der Verbände
- Fahrplanwechsel 2007/2008: Einsatz der neuen Programmversion der Fahrplanauskunft

Projekt-Team Barrierefreiheit ÖBB

ÖBB-Holding AG

Reinhard Rodlauer Konzernkoordination Barrierefreiheit, Projektleiter Etappenplan

Alfred Ruhaltinger Leiter Externe Kommunikation

Mag. Katja Blum Pressesprecherin ÖBB-Holding AG

ÖBB-Personenverkehr AG

Mag. Christian Pettauer Assistent des Vorstandes

Christian Schwarzl Barrierefreies Reisen

Manuel Böhm railjet Kernteam

Josef Mayer Leiter Produktion

Karl-Heinz Bogner Produktion, Leiter Strat. Produktion u. Fuhrparkmanagement

Ing. Alfred Anderlik Produktion Fahrzeugtechnik

Ing. Rudolf Hirschbeck Produktion Fahrzeugtechnik

DI Oliver Langmair Produktion Fahrzeugtechnik

DI Gernot Zoubek Stv. Leiter Nah- u. Regionalverkehr

DI Michael Fröhlich Nah- u. Regionalverkehr, Verkehrsplanung u. Mobilitätskonzepte

Mag (FH) Nikolaus Wieser Assistent Leiter Nahverkehr

Dr. Erich Forster Leiter Fernverkehr

Ing. Mag. Christian Eder Systeme u. Prozesse

Gerhard Bischof Systeme u. Prozesse, Fahrplansysteme u. Telematik

Norbert Angeler Systeme u. Prozesse, Leiter Fahrplansysteme u. Telematik

Norbert Schmidt Systeme u. Prozesse, Fahrplansysteme u. Telematik

Wolfgang Alfanz Systeme u. Prozesse, Fahrplansysteme u. Telematik Projekte

Hansjürgen Jarius Marketing, Verkauf, Vertriebswegemanagement Fahrkartenautomaten

Rudolf Lehner Internet u. Mobilticket

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Ing. Wolfgang Urbanek Leiter Management Verkehrsstation

Ing. Franz Auer Gebietsleiter Management Verkehrsstation Niederösterreich West

Gerhard Bogner Systemplaner, Netzentwicklung

Erich Cicek Gebietsleiter Management Verkehrsstation Niederösterreich Süd

Markus Ettlinger Management Verkehrsstation

Viktor Fellner Gebietsleiter Management Verkehrsstation Wien Süd

Stefan Frank Gebietsleiter Management Verkehrsstation Kärnten

Wolfgang Frenzl Team Netzplaner

Ing. Ernst Gusenbauer Netztechnik-Planung für Sicherungs- u. Oberleitungsanlagen

Andrea Hartl Gebietsleiter Management Verkehrsstation Steiermark

Anton Leitner Gebietsleiter Management Verkehrsstation Attnang-Puchheim

Wolfgang Muss Gebietsleiter Management Verkehrsstation Salzburg

Dipl.-Ing. Roland Pavel Team Bautechnik

Johannes Pöcksteiner Gebietsleiter Management Verkehrsstation Wien West

DI, MBA Robert Prinz Leiter Netzentwicklung

Mag. Robert Possenig Gebietsleiter Management Verkehrsstation Innsbruck

DI Wolfgang Skowronek Netzservice, Stab Technik Betriebsleiter

Mag. Dieter Wissekall Netzzugang, Marketing, Vertrieb

Ing. Gerhard Boger Netz- und Streckenentwicklung

Dipl.-Ing. Anton Burtscher Netz- und Streckenentwicklung

Wolfgang Frenzl Netz- und Streckenentwicklung

Dipl.-Ing. Roland Pavel Netz- und Streckenentwicklung

Dipl.-Ing. MBA Robert Prinz Leiter Netz- und Streckenentwicklung

ÖBB-Dienstleistungs GmbH

Michael Schacherhofer Consultant Competence Center Web (ab vsl. 1. 1. 06 Software Development)

Harald Ponweiser Leiter E-Business (bis vsl. 31. 12. 06)

Ingrid Pokorny Leiterin Competence Center Web (bis vsl. 31. 12. 06)

ÖBB-Postbus GmbH

DDr. Herwig Pfaffenzeller

Dipl. Ing. Hanna Biberschick

Mit Unterstützung von

Dipl. Ing. Ulrike Brozca

Mario Tallian

Ing. Chrysanth Ebner

ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Dr. Dieter Zierl Leiter Strecken- u. Bahnhofspanung

Wilhelm Bauer Strecken- u. Bahnhofspanung, P&R

Gerhard Besau Strecken- u. Bahnhofspanung

Ing. Herbert Bräuer Strecken- u. Bahnhofspanung

Dipl.-Ing. Franz Krakhofer Strecken- u. Bahnhofspanung

Dipl.-Ing. Hadwin Ronacher Strecken- u. Bahnhofspanung

Ing. Herbert Seufert Strecken- u. Bahnhofspanung

Ing. Johann Steurer Strecken- u. Bahnhofspanung

Arno Todt Strecken- u. Bahnhofspanung