



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ.: BMVIT-10.000/0056-I/PR3/2008

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR

214 IAB

15. Jan. 2009

zu 186 IJ

Wien, am 8. Jänner 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten Günter Kössl, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. November 2008 unter der Nr. 186/J an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Barrierebahnhof Ulmerfeld-Hausmendinger gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

➤ Welche Möglichkeiten zur barrierefreien Gestaltung von Bahnhöfen gibt es generell?

Voran gestellt werden darf, dass jegliche Art der Barrierewirkung bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel heutzutage selbstverständlich grundsätzlich nicht wünschenswert ist und besonderes Augenmerk auf einen Abbau von Barrieren jeglicher Art unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu legen ist.

Bei der Planung und dem Bau von Verkehrsstationen und anderen für die Öffentlichkeit zugänglichen Bauwerken werden hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung im Allgemeinen folgende Regelwerke und Normen zu Grunde gelegt:

- RVE 03.00.01 "Niveaufreie Bahnsteigzugänge"
- ÖBB DV B 50 Pkt. 13 "Technische Grundsätze - Bahnsteige"
- ÖN B 1600 "Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen"
- auf transeuropäischen Strecken zusätzlich die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich "Personen mit eingeschränkter Mobilität" der TSI-PRM

Zu Frage 2:

- *Welche österreichischen Bahnhöfe weisen eine ähnliche Passagierfrequenz wie der Bahnhof Ulmerfeld-Hausmending auf?*

Der Bahnhof Ulmerfeld-Hausmending weist eine durchschnittliche Reisendenfrequenz (Summe aus Ein- und Aussteiger) von rund 660 Personen pro Tag auf.

Von den 1327 erfassten Verkehrsstationen mit Personenhalt im Netz der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG weisen ca. 30 Stationen eine Frequenz von 600 bis 700 Reisenden täglich auf. Als Bahnhöfe mit einer ähnlichen durchschnittlichen Reisendenfrequenz seien hier exemplarisch die Bahnhöfe Pottendorf-Landegg auf der Strecke Wien Meidling - Wr. Neustadt oder der Bf. Zellerndorf auf der Strecke Wien Floridsdorf - Staatsgrenze n. Unterretzbach angeführt.

Zu Frage 3:

- *Welche baulichen Maßnahmen hinsichtlich des barrierefreien Zugangs zu den Zügen wurden in den vergangenen 2 Jahren auf diesen Bahnhöfen getroffen bzw. befinden sich in Planung?*

In Verkehrsstationen mit einer Reisendenfrequenz von mehr als 2.000 Reisenden pro Tag (Summe aus Ein- und Aussteiger) werden im Zuge von geplanten Um- oder Ausbauten bauliche und organisatorische Maßnahmen zur vollständigen Beseitigung von Barrieren getroffen.

Auf Basis der rechtlichen Rahmenbedingungen lässt sich dazu folgendes ausführen:

Am 15.3.2003 ist die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2003 - EibVO 2003), BGBl. II Nr 209/2003, in ihren wesentlichen Teilen in Kraft getreten.

Unter der Überschrift „Allgemeine Anforderungen an den Bau“ werden in § 4 Abs 5 dieser Verordnung erstmals (allgemeine) rechtliche Anordnungen betreffend den barrierefreien Zugang zu Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmitteln getroffen. Dieser lautet wie folgt:

„Zu den baulichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, die behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel barrierefrei ermöglichen oder erleichtern. Einrichtungen für diese Personen sind durch Hinweise zu kennzeichnen.“

Neben diesen sich aus der EibVO 2003 und den sich aus dem am 1.1.2006 in Kraft getretenen Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG), BGBl. I Nr 82/2005, vom 10.8.2005, ergebenden Anforderungen existiert im Zusammenhang mit der Errichtung einer barrierefreien (Eisenbahn-) Infrastruktur als technische Richtlinie weiters die RVE 03.00.01 – niveaufreie Bahnsteigzugänge, Ausgabe 1. Juni 2006 (siehe auch Antwort zur Frage 1).

In dieser RVE finden auch die Bestimmungen des § 6 des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes über „Unverhältnismäßige Belastungen“ ihren Niederschlag. Diese lauten wie folgt:

„Eine mittelbare Diskriminierung im Sinne von § 5 Abs. 2 liegt nicht vor, wenn die Beseitigung von Bedingungen, die eine Benachteiligung begründen, insbesondere von Barrieren, rechtswidrig oder wegen unverhältnismäßiger Belastungen unzumutbar wäre.“

Diese RVE ist daher nunmehr gegenwärtig als technische Grundlage für die Prüfung der Einhaltung der Voraussetzungen bezüglich der niveaufreien Ausgestaltung von Bahnsteigzugängen bei (Schienen-) Infrastrukturanlagen heranzuziehen.

Die wichtigsten Regelungen in dieser Richtlinie dürfen in der Folge zusammenfassend wieder gegeben werden:

Diese Richtlinie gilt für die Neuerrichtung und die Erneuerung bestehender Bahnsteigzugänge (Zugänge, Auf- und Abgänge, Durchgänge) oder Teilen davon - sofern dadurch keine zusätzlichen Baumaßnahmen (z.B. Veränderung der Gleislage) ausgelöst werden - von normalspurigen Haupt- und Nebenbahnen und ist auch bei Randbahnsteigen und niveaufreien (schienenfreien) Übergängen zu Bahnsteigen (Übergangsstege) anzuwenden.

Diese Richtlinie umfasst die Anordnung und Gestaltung niveaufreier (schienenfreier) Zu-, Auf- und Abgänge zu Bahnsteigen sowie zu Aufnahmegebäuden und öffentlichen Verkehrsflächen.

Die Verkehrsstationen werden in dieser Richtlinie nach ihrer Bedeutung und Tagesfrequenz eingeteilt. Im Hinblick auf das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, wonach die Duldung einer Benachteiligung eines Personenkreises dann möglich ist, wenn die Gleichstellung nur durch eine unverhältnismäßig hohe Belastung gegeben wäre, sind gemäß dieser Richtlinie folgende Verkehrsstationen grundsätzlich barrierefrei auszugestalten:

- Verkehrsstationen, die eine Tagesfrequenz **größer als 2.000** Personen aufweisen
- **die** wichtigste Verkehrsstation in Bezirkshauptstädten bzw. deren politischen Exposituren, die keine Verkehrsstation mit einer Tagesfrequenz größer als 2.000 Personen aufweisen, wobei deren Festlegung zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den Gebietskörperschaften erfolgt
- Umsteigebahnhöfe auf Hauptbahnen (Schiene – Schiene), die eine Tagesfrequenz unter 2.000 Personen aufweisen

Wird eine Verkehrsstation als barrierefrei klassifiziert, müssen alle Bahnsteige barrierefrei zugänglich sein (zumindest ein Zugang je Bahnsteig) gemäß den Bestimmungen für die Grundsätze der Gestaltung dieser Richtlinie. Überdies sind jene Zu- und Abgänge der Verkehrsstation (Vorplatz, Park&Ride-Anlage, etc.), die unmittelbar mit den Bahnsteigen in Verbindung stehen, ebenfalls nach diesen Grundsätzen zu gestalten.

Als Tagesfrequenz wird der jährlich durch den Infrastrukturbetreiber zu aktualisierende Bestandswert (Mittelwert aus Zählungen über 24 Stunden an mehreren Werktagen) für die tägliche Anzahl der ein- und aussteigenden Bahnreisenden der Verkehrsstation verstanden.

Um die zukünftige Entwicklung zu berücksichtigen, ist projektspezifisch eine Prognose der ein- und aussteigenden Bahnreisenden zu erstellen (prognostizierte Tagesfrequenz).

Auf Basis dieser prognostizierten Tagesfrequenz erfolgt die Dimensionierung und Ausstattung der Bahnsteigzugänge mit Stiegen, Aufzugsanlagen und Fahrtreppen (Anwendung der Regeltypen A, B, C, D).

Eine konstruktive Gestaltung gemäß Regeltyp „A“ und „B“ sowie „C mit Aufzugsanlage“ und „D mit Aufzugsanlage“ entspricht einem barrierefreien Zugang. Als Alternative für mechanische Aufstiegshilfen sind Rampen gemäß ÖNORM B 1600 zur Überwindung von Höhenunterschieden von bis zu 2 m zulässig.

In der Folge werden kurz die in dieser Richtlinie festgelegten **Regeltypen A, B, C und D** mit ihren wichtigsten Merkmalen dargestellt:

- Regeltyp A

Dieser Typ ist für Verkehrsstationen mit einer prognostizierten Tagesfrequenz von über 8.000 Personen mit einem Personendurchgang anzuwenden.

Die Erschließung der am stärksten frequentierten Bahnsteige erfolgt entsprechend den der Planung zu Grunde liegenden haltenden Personenzugkategorien und der Verkehrsstromanalyse mit fester(n) Stiege(n) – wobei mindestens 2 feste Stiegen anzuordnen sind –, einer Aufzugsanlage und Fahrtreppe(n) mit 24,5° Neigung. Die restlichen Bahnsteige sind jedenfalls mit fester(n) Stiege(n) und einer Aufzugsanlage zu erschließen.

- Regeltyp B

Dieser Typ ist für Verkehrsstationen mit einer prognostizierten Tagesfrequenz von über 2.000 bis 8.000 Personen mit einem Personendurchgang anzuwenden.

Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt entsprechend der der Planung zu Grunde liegenden Personenzugkategorien und der Verkehrsstromanalyse (diese nur bei einer prognostizierten Tagesfrequenz von über 4.000 Personen) mit fester(n) Stiege(n) und einer Aufzugsanlage.

- Regeltyp C

Dieser Typ ist für Verkehrsstationen mit einer prognostizierten Tagesfrequenz von über 500 bis 2.000 Personen mit einem Personendurchgang anzuwenden.

Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt entsprechend den der Planung zu Grunde liegenden haltenden Personenzugkategorien mit fester(n) Stiege(n). Im Falle einer barrierefreien Ausgestaltung (keine Verpflichtung) ist zusätzlich eine Aufzugsanlage vorzusehen.

- Regeltyp D

Dieser Typ ist für Verkehrsstationen mit einer prognostizierten Tagesfrequenz bis 500 Personen mit einem Personendurchgang anzuwenden.

Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt entsprechend den der Planung zu Grunde liegenden haltenden Personenzugkategorien mit einer festen Stiege. Im Falle einer barrierefreien Ausgestaltung (keine Verpflichtung) ist zusätzlich eine Aufzugsanlage vorzusehen.

Die gegenständliche RVE enthält hinsichtlich Zu- und Abgängen, die nicht barrierefrei hergestellt werden müssen, weiters die Anforderung, dass diese „entsprechend den örtlichen Gegebenheiten benutzerfreundlichst zu gestalten und zu optimieren (vor allem günstiges Steigungsverhältnis der Stiegen und minimale Neigung der Wege)“ sind.

Zu Frage 4:

- *Wie viele Bahnhöfe wurden in den vergangenen 2 Jahren in ähnlicher Weise von barrierefreien Bahnhöfen zu Barrierebahnhöfen umgestaltet?*

Hier muss angemerkt werden, dass der Bahnhof Ulmerfeld-Hausmening vor dem Umbau im Jahr 2008 nicht barrierefrei iSd Behindertengleichstellungsgesetzes zugänglich war. Mit dem durchgeführten Umbau konnten jedoch bestehende Barrieren für seh- und hörbehinderte Personen vollständig beseitigt werden.

Zu Frage 5:

- *Welche Behörden, Unternehmen, Institutionen oder Organisationen waren neben den ÖBB in die Planungen bzw. in die Vorbereitungsarbeiten für den Umbau des Bahnhofs Ulmerfeld-Hausmening involviert?*

Das Bauvorhaben wurde nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) abgewickelt. Es handelt sich um ein sogenanntes genehmigungsfreies Bauvorhaben gemäß § 36 EisbG. Im März 2008 fand eine Projektvorstellung durch den technischen Projektleiter der ÖBB beim Bürgermeister der Stadtgemeinde Amstetten statt. Im Mai 2008 wurden die Projektunterlagen (Pläne) an die Stadt Amstetten übermittelt. Schriftliche Einwändungen wurden nach Aussage der ÖBB an die Projektleitung nicht herangetragen.

Zu Frage 6:

- *Sind bei diesen Planungsarbeiten generell Überlegungen über die Barrierefreiheit des Bahnhofs Ulmerfeld-Hausmending eingeflossen?*

Bei der Planung der Verkehrsstation Ulmerfeld-Hausmending sind nachfolgende Überlegungen hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung eingeflossen und umgesetzt worden:

- Taktiles Wegeleitsystem (Blindenleitsystem am Bahnsteig)
- Beschallung am Bahnsteig (automatische Ansageeinrichtungen, Lautsprecher,...)
- Herstellung von zwei Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm, welche ein niveaufreies Ein-/Aussteigen bei Niederflurwagen durchgehend ermöglichen
- Verbesserung der Beleuchtungssituation am Bahnsteig durch neue und zusätzliche Beleuchtungskörper
- Anbringen einer dynamischen Reisendeninformation (Monitore).

Zu den Fragen 7, 8 und 9:

- *Welche baulichen Alternativen wurden im Rahmen der Planungen für die Umgestaltung des Bahnhofs Ulmerfeld-Hausmending in Erwägung gezogen?*
- *Haben diese Alternativvorschläge zum Umbau des Bahnhofs Ulmerfeld-Hausmending barrierefreie Zugangsmöglichkeiten für die Fahrgäste enthalten?*
- *Wenn ja, warum wurden diese Alternativvorschläge nicht umgesetzt?*

Unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte konnten keine Alternativlösungen im Planungsprozess mitberücksichtigt werden. Die Stadt Amstetten zeigte im Rahmen der Planungsgespräche im März 2008 keine Bereitschaft, sich an den Kosten von zusätzlichen Verbesserungsmaßnahmen wie der Einbau von Aufzügen inkl. deren Betrieb (Wartung, Reperatur) zu beteiligen. Es war daher davon auszugehen, dass von Seiten dieser Gebietskörperschaft auch kein diesbezüglicher Bedarf erkannt wurde. Ein 100% barrierefreier Ausbau des Bf. Ulmerfeld-Hausmending ist auf Grund der oben ausgeführten gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht zwingend erforderlich.

Zu den Fragen 10 -18:

- *Welche Möglichkeiten gibt es für (geh-)behinderte Personen, die den Bahnhof Ulmerfeld-Hausmending ab Fertigstellung nicht mehr benützen können, von Ulmerfeld-Hausmending aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Bahnhof Amstetten oder die Stadt Waidhofen an der Ybbs zu erreichen?*
- *Welche Möglichkeiten gibt es für (geh-)behinderte Personen, die den Bahnhof Ulmerfeld-Hausmending ab Fertigstellung nicht mehr benützen können, von Amstetten oder Waidhofen an der Ybbs aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Bahnhof Ulmerfeld-Hausmending zu erreichen?*
- *Welche zeitlichen Verzögerungen müssen solche Fahrgäste im Vergleich zur Situation vor dem Umbau in Kauf nehmen?*
- *Welche zeitlichen Verzögerungen müssen solche Fahrgäste im Vergleich zur Situation vor dem Umbau in Kauf nehmen?*

- *Welche Möglichkeiten gibt es für (geh-)behinderte Personen, die den Bahnhof Ulmerfeld-Hausmening ab Fertigstellung nicht mehr benützen können, von Ulmerfeld-Hausmening aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Städte Wien und Linz zu erreichen?*
- *Welche zeitlichen Verzögerungen müssen solche Fahrgäste im Vergleich zur Situation vor dem Umbau in Kauf nehmen?*
- *Welche Anschlussmöglichkeiten nach Wien und Linz fallen aufgrund dieser zeitlichen Verzögerungen aus?*
- *Welche Möglichkeiten gibt es für (geh-)behinderte Personen, die den Bahnhof Ulmerfeld-Hausmening ab Fertigstellung nicht mehr benützen können, von Wien und Linz aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln Ulmerfeld-Hausmening zu erreichen?*
- *Welche zeitlichen Verzögerungen müssen solche Fahrgäste im Vergleich zur Situation vor dem Umbau in Kauf nehmen?*

Bisher lag keine Anfrage einer mobilitätseingeschränkten Person mit Ausgangsbahnhof Ulmerfeld-Hausmening an die Servicestelle der ÖBB-Personenverkehr AG auf Beförderung vor. Sofern eine mobilitätseingeschränkte Person eine Bahnreise antritt, ist davon auszugehen, dass diese Person mit einem PKW zu jenem Fahrtantrittsbahnhof befördert wird, welcher den Bedürfnissen für diesen Personenkreis am besten entspricht. Im gegenständlichen Fall wird dies auf Grund der örtlichen Nähe und der Beschaffenheit für mobilitätseingeschränkte Personen sowie der Möglichkeit der direkten Inanspruchnahme der schnellen Verbindungen in Richtung Wien und Linz, der Bahnhof Amstetten sein. Eine Verzögerung in der Fahrzeitberechnung oder der Entfall von Verbindungen nach dem Umbau des Bahnhofes Ulmerfeld-Hausmening wird nicht erkannt, da sich die Fahrzeiten mit dem Auto von Ulmerfeld-Hausmening nach Amstetten und die Fahrzeiten mit dem Zug kaum unterscheiden würden. Für gehbehinderte Personen mit Ausgangspunkt Ulmerfeld-Hausmening in Richtung Amstetten besteht so wie bisher die Möglichkeit der Inanspruchnahme der angebotenen Busverbindungen. Andererseits besteht auch die Möglichkeit der Busverbindung von Ulmerfeld-Hausmening zum Bahnhof Kröllendorf, um die Bahnfahrt nach Waidhofen/ Ybbs bzw. nach Amstetten antreten zu können. Auch wird keine Verzögerung in der Gesamtreisezeit eintreten, da sich die Fahrzeit des Busses nach Kröllendorf und die Fahrzeit des Zuges kaum unterscheiden.

Zu Frage 19:

- *Welche Informationsmaßnahmen über diese Verschlechterungen im Bereich öffentlicher Verkehr/Ybbstal sind für (geh-)behinderte Menschen vorgesehen?*

Bei der ÖBB-Personenverkehr AG besteht eine Abteilung für barrierefreies Reisen, die in direktem Kontakt mit Behindertenorganisationen steht und auch als Ansprechpartner für mobilitätseingeschränkte Reisende zur Verfügung steht. Diese mobilitätseingeschränkten Menschen wissen wie sie eine Bahnreise im Vorhinein organisieren müssen. Sie nutzen das Angebot der Bahn, können mit einem zweite Klasse Fahrschein immer in der ersten Klasse fahren sofern eine solche angeboten wird wie z.B. ab Amstetten nach Wien oder Linz und können eine Begleitperson zusätzlich gratis mitnehmen. Die ÖBB-Stabstelle informiert die Vertretungen dieser Kundengruppe immer direkt. Da es jedoch, wie bereits oben erwähnt, bisher (vor und nach dem Umbau) noch keine einzige Anmeldung einer Reise einer/eines mobilitätseingeschränkten ÖBB Kundin bzw. Kunden mit Ausgangspunkt Ulmerfeld-Hausmening gab (über derartige Anfragen wird ÖBB-seits genauestens Buch geführt), sind derzeit keine zusätzlichen Informationsmaßnahmen geplant.

Zu den Fragen 20 und 21:

- *Sehen Sie mit der Vorgehensweise der ÖBB beim Umbau des Bahnhofs Ulmerfeld-Hausmening den Sinn des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt?*
- *Welche Schritte werden Sie in der verbleibenden Zeit als Verkehrsminister gegen solche Missstände setzen?*

Aus Sicht des ÖBB-Konzerns wurden die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes 2005 (BGstG), so wie bei sämtlichen derzeit in Umbau befindlichen Haltestellen und Stationen, hinreichend berücksichtigt.

Dr. Juel