

Evaluation Etappenplan Verkehr und Ausblick

gemäß § 19 Bundes-
Behindertengleichstellungs-Gesetz



Vorwort

Zufriedene Kundinnen und Kunden sind Maßstab für unseren Erfolg. Den Zugang zur Bahn und die Reise mit der Bahn möglichst barrierefrei zu gestalten, ist ein wichtiges Ziel: für Menschen mit Behinderung gleichermaßen wie für Eltern mit Kleinkindern, für Kinder oder ältere Menschen.

2006 wurde mit Expertinnen und Experten aus Behindertenorganisationen ein Etappenplan 2015 entwickelt, der die Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft darstellt.

Seither ist viel passiert. Ende 2015 profitieren bereits rund drei Viertel aller Reisenden von modernen, barrierefreien und damit komfortablen Stationen. 117 Bahnhöfe und Haltestellen wurden gemäß Etappenplan barrierefrei umgebaut, bei den wenigen noch nicht umgebauten Stationen erfolgt die Modernisierung laufend. Gleichzeitig wurden über den Etappenplan hinaus 62 weitere Bahnhöfe und Haltestellen im Zuge von Modernisierungsarbeiten umgebaut. Die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch Neubeschaffungen verbessert: So wurde beim ÖBB Cityjet besonderer Wert auf bequeme Niederflureinstiege, breite Portale, offene Übergänge und auf stärkere Farbkontraste für Sehbehinderte gelegt.

Anliegen und Anforderungen von Reisenden mit Behinderungen fließen in die Planungen mit ein. Dafür gehen die ÖBB aktiv auf die Kundinnen und Kunden zu und holen sich Feedback ab: zum Beispiel bei den »Stakeholder Dialogen« der ÖBB-Infrastruktur AG, die zwischen September 2015 und März 2016 in acht Landeshauptstädten durchgeführt werden. Geladen sind Vertreterinnen und Vertreter von Menschen mit Behinderung, sowohl von großen als auch von kleinen regionalen Organisationen.

Feedback und Anregungen von Reisenden mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen sind Teil des Masterplans 2025. Diese fließen in zukünftige Maßnahmen ein. Neuanschaffungen der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Postbus GmbH werden nach den Kriterien der Barrierefreiheit gestaltet. In der ÖBB-Infrastruktur AG wird massiv daran gearbeitet, im Jahr 2025 für 90 % aller Reisenden barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen bieten zu können. Unser Ziel ist es, dass möglichst viele Kundinnen und Kunden von der Bahn begeistert sind.

Traude Kogoj

Diversity Beauftragte des ÖBB Konzerns
Konzernplattform Barrierefreiheit

Konkrete Maßnahmen im Überblick

Die wichtigsten Maßnahmen 06

ÖBB-Personenverkehr AG

Nahverkehr	09
Flottenentwicklung Nahverkehr	09
Übersicht und Ausblick Nahverkehr-Fahrzeuge	10
Talent 4023, 4024, 4124	11
Desiro 5022	13
Doppelstock Steuerwagen Bmpz-ds 86-33	15
CRD Steuerwagen 80-73	17
Wiener S-Bahn 4020	18
Nebenbahnen Triebwagen 5047	19
Cityjet	20

Fernverkehr	22
Übersicht und Ausblick Fernverkehr-Fahrzeuge	23
railjet – das Premiumprodukt	24
ICE ET 4011	28
Rollstuhlwagen ADbmpsz 81-91	29
Multifunktionswagen Bbm vz 28-91	30
Speisewagen	31
Liegewagen	32
Schlafwagen	33

Maßnahmen bezüglich der Ticketautomaten 40

Website

Barrierefrei online – Implementierung von WAI-AA auf oebb.at 41

Ticketshop – Online-Ticket 42

Fahrplanauskunft 43



ÖBB-Postbus GmbH

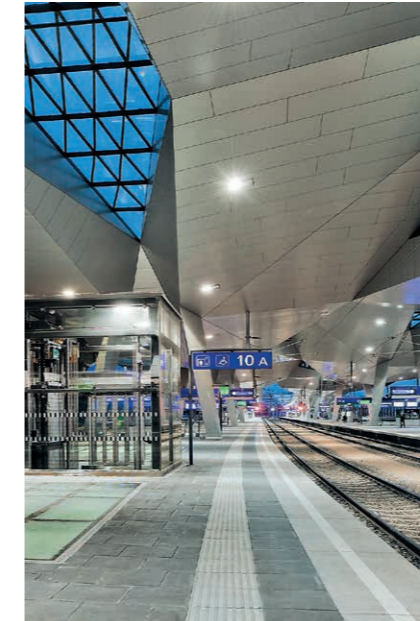
Barrierefreiheit im Fuhrpark

Begriffsdefinition	44
Der Fuhrpark – Beschreibung unter dem Aspekt der Barrierefreiheit	45
Bestand.....	45
Fahrzeugtypen im Überblick	45
Fahrzeugtypen im Detail.....	46
Barrierefreiheit im Linienverkehr	48
Bauliche Anlagen	48
Kursangebot/Fahrgastfrequenz.....	48
Fahrplanauskunft der ÖBB-Postbus GmbH (Online und telefonisch)	49
Linienmäßige Anbindung des Behindertendorfes Altenhof/Hausruck.....	49
Besondere Maßnahmen für barrierefreie Mobilität	50
Tarife und Beförderungsbestimmungen.....	50
Ergänzung des LenkerInnenhandbuchs	50
»Willkommen RollstuhlfahrerInnen«	50
Barrierefreier Reisebus »mobibus«	51
Erweiterte Umsetzung der Barrierefreiheit	
Ziel	52
Planungsmaßnahmen zur Zielerreichung	52
Grundlagen schaffen	52
Beschaffung von barrierefreien Bussen für Gelegenheitsfahrten	52
Fahrzeugeinsatz	53
Kommunikationsmedien.....	53
Kooperationen	54
Schulungsmaßnahmen für LenkerInnen und DisponentInnen.....	54
Ausblick	55



ÖBB-Infrastruktur AG

Allgemeines	56
Barrierefreie Bahnhöfe im Raum Wien bis 2015	56
Barrierefreie Bahnhöfe im Raum Österreich bis 2015	57
Ermittlung der Barrierefreiheit	58
Evaluation Etappenplan Verkehr 2015	59
Ergebnisse barrierefreier Ausbau	59
Zusätzliche barrierefreie Stationen	60
Zielsetzung	61
Die Herstellung der Barrierefreiheit	61
Ergänzende strategische Vorgaben zur Fortsetzung des Masterplanes nach 2015 bis 2025	62
Points of special interest	62



Konzernplattform Barrierefreiheit

Konzernplattform	63
-------------------------------	-----------

Konkrete Maßnahmen im Überblick

Zentrale Ansprechperson

- Bindeglied zu Behindertenorganisationen, den Vertretenden der Menschen mit Behinderung sowie direkter Kontakt zu Kundinnen und Kunden
- Regelmäßige Schulungen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kundenkontakt in der Begleitung von Menschen mit Behinderung
- Zentralisierung des Beschwerdemanagements bei Anfragen von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden

ÖBB Kundenservice 05-1717

- **Zentrale Auskunftstelle** und Erfassung der Anmeldung für das Service der Ein- bzw. Ausstiegshilfe mobilitätseingeschränkter Reisender
 - Telefonisch unter 05-1717 (Menüführung 5)
 - Täglich von 07:00 bis 22:00 Uhr
 - Online-Formular unter oebb.at
 - Fax 01 93000 830 05555
 - Anmeldefrist vor Antritt der Reise:
 - Grundsätzlich 24 Stunden
 - Auf bestimmten Verbindungen in Österreich nur noch drei Stunden Vormeldefrist
 - Ausland 48 Stunden
- **Prozessoptimierung für die Reiseanmeldung**
 - Neue Datenbank
 - Vertriebsstellenverzeichnis online
- **Rückbestätigung** nach erfolgter Anmeldung an die Kundinnen und Kunden
- **Internationale Zusammenarbeit** über eine Online-Plattform der UIC
- **Verständigung** der angemeldeten Kundinnen und Kunden bei Ausfall eines Rollstuhlwaggons
- **Automatisierte Verständigung** der Zugbegleiterinnen/Zugbegleiter und Triebfahrzeugführerinnen/Triebfahrzeugführer

Barrierefrei online – Implementierung von WAI-AA

- Umsetzung der WAI Richtlinie für die Seite **oebb.at** seit September 2010

Fahrplanauskunft für Reisende mit Rollstuhl

- Bei der Suche von Verbindungen für Rollstuhlfahrende auf der Website oebb.at werden folgende Attribute je nach Wagenmaterial seit Juli 2006 angezeigt:
 - Rollstuhlstellplatz – Voranmeldung unter +43 (0)5-1717
 - Niederflurfahrzeug
 - Rollstuhltaugliches WC
 - Derzeit ist dies ein Sollstand, an der Echtzeitanzeige wird gearbeitet.
 - Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe

Informationsbroschüre »Wir für Sie«

- Seit November 2006 steht den mobilitätseingeschränkten Reisenden eine spezielle Broschüre mit Informationen über die Mobilitätsservice-Zentrale, wichtigen Adressen und Telefonnummern zur Verfügung

Fahrpreismäßigungen

- **Österreichischer Behindertenpass**
 - Einheitliche Regelung für die Beförderung einer unentgeltlichen Begleitperson oder eines Führhundes
 - Tarifliche Gleichstellung beim Ticketkauf für mobilitätseingeschränkte Reisende

Ticketautomat

- Weiterer Einbau von niedrigeren Sockeln bei den derzeitigen Ticketautomaten, sodass sie für Rollstuhlfahrende leichter zugänglich sind

Betreuung im Zug

- Reisende im Rollstuhl und deren Begleitpersonen (max. zwei) 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

Bahnrollstuhl

- Erleichterung beim Umsteigen für mobilitätseingeschränkte Reisende

Triebwagen Talent und Desiro

- In Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen (ÖAR, BIZEPS, Blindenverband) wurden folgende Verbesserungen durchgeführt:
 - Deutlich sichtbare farbliche Kennzeichnung der Trittröste 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, ...)

Elektroscooter

- Regelung für eine Mitnahme von mehrspurigen Elektroscootern

Doppelstocksteuerwagen

- Anbringung taktiler Streifen
- Nachrüstung mit einem barrierefreien WC und einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe in allen Doppelstocksteuerwagen
- Nachrüsten eines automatischen Fahrgastinformationssystems und optische Anzeigen mittels Schriftbalken

railjet

- Einbindung der Behindertenorganisationen bei der Planung und Lastenhefterstellung
- Barrierefreie Ausstattung

ICE-T ET 4011

- Barrierefrei zugänglicher Fernverkehr-Zug

Multifunktionswagen

- Komfortabteil für den Nachtverkehr für Reisende im Rollstuhl und Begleitperson
- Vollständiges barrierefreies WC

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 380–760 mm Bahnsteighöhe zulassen.

Im benachbarten östlichen Ausland (Tschechien, Slowakei, Ungarn) ist auch nach 2016 mit niedrigsten Bahnsteighöhen von etwa 250 mm zu rechnen. Daher werden für den Ersatz der älteren Hochflurwagen (Einstieghöhe 1.100 bis 1.250 mm) barrierefreie 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 wirtschaftlichen Gründen) nicht möglich sein, werden folgende Szenarien für die Herstellung der Barrierefreiheit erwogen:

- Als Ersatz für die Schlierenwagen wurden die Dieseltriebwagen Desiro sowie die Talenttriebwagen angeschafft
- Die CRD-Wendezüge werden ab 2016 etappenweise durch moderne barrierefreie Fahrzeuge ersetzt. Die restlichen Wendezüge werden analog der Serie 4020 langfristig ausgemustert
- Bei den Dieseltriebwagen der Baureihe 5047 kommt aus derzeitiger Sicht nur eine Ausmusterung in Frage. Aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. Bauart und des Alters des Fahrzeuges ist ein Umbau auf vollständige Barrierefreiheit nicht realisierbar
- Die Triebwagen E-TW 4855 sind bis auf weiteres ohne Verwendung abgestellt

Die Schmalspurfahrzeuge der Serie 4090 und 5090 gingen mit Ende 2010 in das Eigentum der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. und sind daher nicht mehr im Wagenstand der ÖBB-Personenverkehr AG.

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

Übersicht und Ausblick

Nahverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG

Stand 18.9.2015

	BESTAND														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Talent	111	151	171	188	188	188	188	188	188	187	187	187	187	187	187
Desiro	20	53	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Doppelstockwagen STW 86-33 (ex. 80-33)	45	53	60	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67
Schlieren	430	230	115	80	58										
CRD STW 80-73	149	149	149	149	149	149	146	143	146	139	124	90	89	77	77
Wiener S-Bahn 4020	119	119	119	119	119	119	119	119	119	118	106	88	43	24	17
Cityjet										1	31	101	144	183	200
Regionalbahn Triebwagen 5047	105	105	105	105	98	98	92	92	92	93	93	93	93	79	79
Schmalspurwagen 5090 <small>Eigentümer ist ab 2011 die NÖVOG</small>	17	17	17	17	11										
Schmalspurwagen 4090 <small>Eigentümer ist ab 2011 die NÖVOG</small>	3	3	3	3	3										
Regionalbahn Triebwagen E-TW 4855	2	2	2	2	2										

Von 2006 bis 2009

- Zwischen 2006 und 2009 wurden neue Nahverkehrszüge der Serie Talent und Desiro angeschafft und mit einer fahrzeuggebundenen Drehrampe ausgestattet.
- Die aktuelle Anzahl von 111 Talent Garnituren wurde auf 188 Garnituren in Etappen erweitert (aufgrund eines Unfalls im Jahr 2014 Reduktion um eine Garnitur)
 - Die Desiro Flotte wurde von 20 auf 60 Garnituren erweitert
 - In diesem Zeitraum wurde durch die Neubeschaffung von 14 Doppelstocksteuerwagen auf 67 Stück erweitert

Von 2009 bis 2020

- Die vollständige Ausmusterung der »Schlieren« Fahrzeuge konnte mit Ende des Jahres 2010 abgeschlossen werden
- Seit 2016 werden die CRD Steuerwagen 80-73 ausgemustert
- Seit 2016 läuft die Ausmusterung der aktuellen Wiener S-Bahn Serie 4020
- Mit der Beschaffung der neuen Nahverkehrsgarnituren ab Dezember 2015 werden die auszumusternden 4020-S-Bahngarnituren sowie CRD-R-Bahngarnituren ersetzt

Seit 2011 sind die Triebwagen E-TW 4855, welche an Stern und Haferl vermietet waren, wieder bei der ÖBB-Personenverkehr AG. Derzeit sind sie bis auf weiteres ohne Verwendung abgestellt.

Mit Fahrplanwechsel 2010/2011 gingen die Schmalspurwagen der Serie 4090 und 5090 in das Eigentum der Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG).

Talent 4023, 4024, 4124

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflurfahrzeug
- Einstieghöhe 590 mm ab Schienenoberkante
- Fahrzeuggebundene Einstiegsrampe, Länge 1630 mm für Bahnsteige ab einer von 380 mm Höhe über Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz

- Für zwei Rollstühle vorhanden

WC

- Bedingt rollstuhltauglich

Ausstattung

Allgemein

- Haltegriffstangen für sehschwache Reisende in Gelb-Orange
- Stufen- und Gepäckablagekennzeichnung in Gelb-Orange
- Notsprechstelle

WC

- Notruftaster

Fahrgastinformationssystem

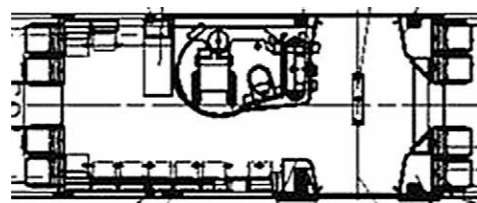
- Beschallung durch automatische Ansage
- Optische Anzeigen mittels Schriftbalken

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 Einstiegtürtasters außen mit senkrechten gelb-orangen tastbaren Streifen
- Haltegriffstangen durch Kontrastfarbe gekennzeichnet



Typenplan



Baujahre

2004–2008

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

Keine weiteren Maßnahmen

Desiro 5022

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflurfahrzeug
- Einstieghöhe 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 ab einer von 380 mm Höhe über Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz

- Für zwei Rollstühle vorhanden

WC

- Bedingt rollstuhltauglich

Ausstattung

Allgemein

- Haltegriffstangen für sehschwache Reisende in Gelb-Orange
- Stufen- und Gepäckablagekennzeichnung Gelb-Orange
- Notsprechstelle

WC

- Notruftaster

Fahrgastinformationssystem

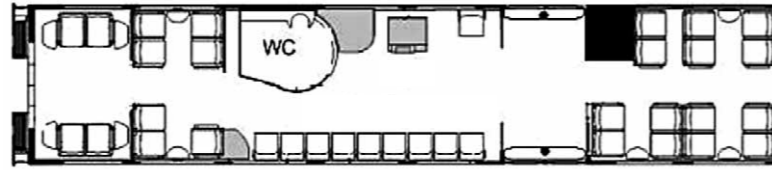
- Beschallung durch automatische Ansage
- Optische Anzeigen mittels Schriftbalken

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 Einstiegtürtasters außen mit senkrechten gelb-orangen tastbaren Streifen



Typenplan



Baujahre

2004 bis 2008



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

Keine weiteren Maßnahmen

**Doppelstock Steuerwagen
Bbfmpz 86-33**

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflur
- Einstieghöhe 600 mm über Schienenoberkante
- Fahrzeuggebundene Einstiegsrampe, Länge 1630 mm für Bahnsteige ab einer von 380 mm Höhe über Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz

- Mind. für zwei Rollstühle im Mehrzweckabteil

WC

- Barrierefreies WC im Untergeschoß des Steuerwagens

Ausstattung

WC

- Taktile Elemente
- Automatische Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform

Fahrgastinformationssystem

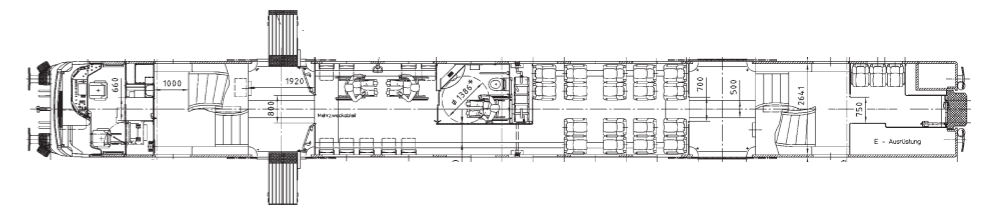
- Beschallung durch automatische Ansage
- optische Anzeigen mittels Schriftbalken

Taktile Elemente

- Gelber Ring an den Einstiegstüren
- Innen gelber, erhabener Türring zum leichten Auffinden des Tasters
- Kennzeichnung des Einstiegstürtasters außen mit senkrechten gelb-orangen tastbaren Streifen



Typenplan



Baujahre
1997–2009

Doppelstockwagen-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

- Umbau auf **barrierefreie WCs im Untergeschoss** der 67 Doppelstocksteuerwagen abgeschlossen
- Verbesserung der Einstiegssituation mit der **fahrzeuggebundenen Drehrampe** im Doppelstocksteuerwagen abgeschlossen
- Beschallung durch **Sprachspeicher und optische Anzeigen mittels Schriftbalken** werden nachgerüstet

CRD Steuerwagen 80-73

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über drei Stufen
- Fußbodenhöhe 1.150 mm ab Schienenoberkante
- Einstieg für Rollstuhlfahrende mittels stationärem Hebelift möglich

Rollstuhlstellplatz

- Für (mind.) zwei Rollstühle im Mehrzeckabteil vorhanden
- Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrende mittels stationärem Hebelift
- Stufenmarkierungen bis 2018

WC

- Nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

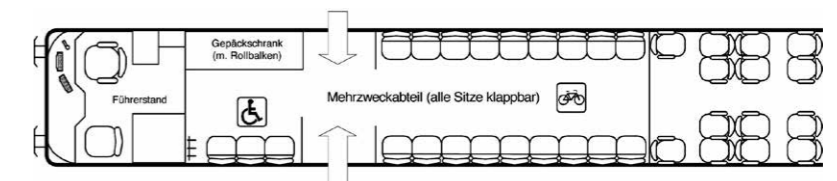
- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren
- Sensorgesteuerte Innentüren



Typenplan



Baujahre

1982–2003

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 drei Stufen
- Untere Fußbodenhöhe 1.150 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 1.400 mm mit Mittelhandlauf, bei einem Einstieg im Triebwagen entfernbar
- Einstieg für Rollstuhlfahrende mittels stationärem Hebelift möglich
- Stufenmarkierung im Einstiegsbereich werden bis Ende 2018 durchgeführt

Rollstuhlstellplatz

- Nicht vorhanden

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung mittels Sprachspeicher und Personalansage
- Automatische Lautsprecherdurchsagen der Haltestellen
- Automatische Ansage: nächste Halte
- Außenanzeige: Zugziel an der Zugspitze

Außentüren

- Türöffnungshebel an den Außentüren
- Einklemmschutz wurde an den Einstiegstüren bis Ende 2015 eingebaut

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

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über drei Stufen, Fußbodenhöhe 1250 mm
- Türbreite 804 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrende mittels stationärem Hebelift möglich
- Stufenmarkierung im Einstiegsbereich werden bis Ende 2017 durchgeführt

Rollstuhlstellplatz

- Nicht vorhanden

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Außentüren

- Türöffnungshebel an den Außentüren
- Haltewunschtaster innen

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



Cityjet

Die ÖBB-Personenverkehr AG sorgt dafür, dass bereits ab Dezember 2015 die cityjets schrittweise zum Einsatz kommen. Derzeit sind 31 Züge für den S-Bahn-Verkehr in und um Wien und 70 für den Regionalverkehr in Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark vorgesehen.

Zugänglichkeit

Einstieg

- Lichte Weite 1300mm/Lichte Höhe: 2250mm
- Einstiegshöhe 600mm ab Schienenoberkante
- Jede Einstiegstüre ist mit einer Schließwarnleuchte und einem akustischen Warnton bei der Freigabe, Öffnen und Schließen der Türe ausgestattet
- Fahrzeuggebundener Hublift für Bahnsteige ab einer Höhe von 200mm bis 380mm über Schienenoberkante
- Die Triebzugenden sind an den ersten Außentüren mit innenliegende Schiebetritten für Spaltüberbrückung Bahnsteige 550mm, barrierefreier Zustieg ohne Hilfsanforderung, ausgestattet
- Jede Außentüre ist mit Unterflurschiebetritten für Bahnsteigniveau 200mm und 380mm ausgerüstet
- Der Einstieg für Reisende im Rollstuhl ist am Wagenkasten außen zur Führerkabine mit einem Ruftaster für eine Hilfsanforderung ausgestattet, dieser Taster befindet sich auch innen an der Türsäule

Rollstuhlstellplatz

- Für zwei Rollstühle vorhanden

WC

- Rollstuhltauglich
- Notsprechstellen im barrierefreien WC
- Zwei Notruftaster
- Piktogramme taktil ausgeführt
- Notfallpiktogramme nachleuchtend ausgeführt



Ausstattung

Allgemein

- Ein Triebzugende (B-Wagen ohne Stromabnehmer) ist mit einem barrierefreien Bereich (Rollstuhlplätze, barrierefreies WC, Behindertenbegleitersitz, Einrichtungen SOS und Hilfsanforderung) ausgestattet
- Haltegriffstangen für sehgeschwache Reisende in Kontrastfarbe Rot
- Stufe im Niro- und Rotkontrast
- Notsprechstellen in jedem Einstiegsbereich

WC

- Zusätzliches Standard WC

Fahrgastinformationssystem

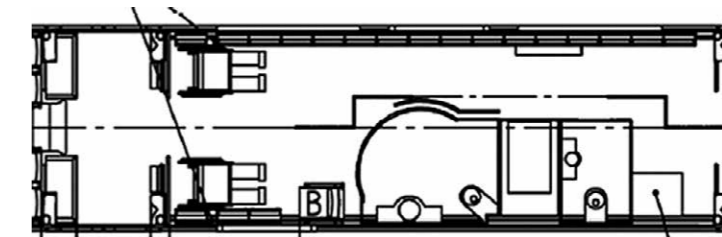
- Beschallung Sprachspeicher und Personalansagen vorhanden
- Optische Anzeigen außen an der Stirnseite und Wagenseite je Wagen mittels Schriftbalken
- Optische Anzeigen innen durch Überkopfanzeigen mittig je Einstiegsbereich ergänzt mit 17 Zoll Anzeigen
- Optische Anzeigen innen im Fahrgastraum mit 26 Zoll Anzeigen

Taktile Elemente

- Kennzeichnung der Einstiegstürstaster außen mit senkrechten weißen tastbaren Streifen
- Leitsystem zum WC, SOS und Notbremse
- Tasten für Ein- Ausstiegstüren, Kinderwagen und Rollstuhlhebelift
- Innen und außen erhabene Taster zum Auffinden des Tasters
- Haltegriffstange im Einstiegsraum und WC in Rot
- Haltegriffe an den Gangsitzen im Fahrgastraum in Niro-Kontrast



Typenplan S- und R-Bahn barrierefreier Bereich



Fernverkehr

Mit dem planmäßigen Einsatz des Premiumprodukts railjet wurde ein Meilenstein für das barrierefreie Reisen bei den ÖBB gesetzt. Erstmals gibt es für KundInnen im Rollstuhl in einem Fernverkehrsfahrzeug einen fahrzeuggebundenen Hebelift. Für Reisende mit Sinnesbehinderung bietet das optische und akustische Fahrgastinformationssystem eine optimale Information über den Reisestatus. Zur Orientierung im Zug kommen taktile Elemente für sehbehinderte oder blinde Menschen voll zum Einsatz.

Im EC/IC Verkehr kommen unsere bewährten Fahrzeuge der Baureihe ADbmps weiterhin zum Einsatz. Dieses Fahrzeug bietet optimale Anforderungen für Reisende im Rollstuhl und ist durch die Positionierung des Rollstuhlbereiches in der 1. Klasse zum Ticketpreis der 2. Klasse zulässig.

Doch nicht nur im Tagverkehr wird die Barrierefreiheit ausgebaut, auch für die Nachtzüge konnte eine akzeptable Lösung gefunden werden. Erstmals wurde dabei nicht nur ein Liegeabteil voll barrierefrei inkl. angeschlossener Toilette gebaut. Es wird auch ein Abteil mit Schlafwagenniveau geboten. Bei den Neuananschaffungen wird bereits in der Grundkonzeption auf die Barrierefreiheit Rücksicht genommen.

Übersicht und Ausblick

Fernverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG

Stand 1.9.2015

	BESTAND															
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Rollstuhlwagen ADbmps 81-91	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	25	25
Multifunktionswagen Bbmvs 28-91		4	7	10	12	12	12	12	12	12	12	12	12	10		
Triebwagen 4010	15	10	10													
railjet			5	19	32	38	43	51	51	51	60	60	60	60	60	60
ICE ET 4011		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Speisewagen 88-90, 88-91	39	39	39	39	34	34	32	32	27	23	23	21	17	15	5	5
Liegewagen	88	88	88	87	85	70	63	60	59	59	59	59	59	59		
Schlafwagen	49	49	49	48	46	43	36	35	35	35	35	35	35	35		
IC neu Tag															10	10*
IC neu Nacht														9	15	15**

* 8-teilig, ** 7-teilig

Von 2006 bis 2010

- Die Ausmusterung der Elektrotriebwagen der Serie 4010 konnte 2008 abgeschlossen werden
- Umrüstung von 12 Fahrzeugen auf die so genannten Multifunktionswagen konnte 2010 abgeschlossen werden
- Zum Fahrplanwechsel 2008/09 begann der planmäßige Einsatz der ersten railjet-Garnituren

Von 2010 bis 2015

- Die Anzahl der railjet-Garnituren steigt von den vorerst geplanten 23 Garnituren um weitere 28
- Ab 2010 werden auch die Speisewagen ausgemustert
- Ab 2009 begann die Ausmusterung der Liege- und Schlafwagen

Von 2015 bis 2020

- Mit Jahresende 2016 steigt die Anzahl der railjet-Garnituren auf 60 Stück
- Ab 2020 ist eine weitere Ersatzbeschaffung für den IC-Verkehr geplant, es werden vsl. zehn Garnituren mit je acht Fahrzeugen angeschafft
- Das künftige Detailkonzept zu diesen neuen Garnituren, ob es ein Triebzug- oder Push-Pull Konzept wird, ist derzeit in Ausarbeitung
- Anforderungen an die Barrierefreiheit werden in dieser Beschaffung nach den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt

Nachtverkehr bis 2020

- Einsatz des Multifunktionswagens, für Reisende im Rollstuhl und eine Begleitperson steht ein bequemes Schlafabteil zur Verfügung
- Ab 2019 ist eine weitere Ersatzbeschaffung für den IC-Nachtverkehr geplant, es werden vsl. neun bis fünfzehn Garnituren mit je sieben Fahrzeugen angeschafft
- Das künftige Detailkonzept zu diesen neuen Garnituren, ob es ein Triebzug oder Push-Pull Konzept wird, ist derzeit in Ausarbeitung
- Anforderungen an die Barrierefreiheit werden in dieser Beschaffung nach den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt

railjet – das Premiumprodukt der ÖBB-Personenverkehr AG

Entstehungsgeschichte des railjet

2005 Abstimmungstermin mit BIZEPS und ÖAR für die Erstellung des Lastenheftes, damit bereits von Beginn an alle Anforderungen, welche Menschen mit Behinderungen haben, berücksichtigt werden.

Nach Vertragsvergabe an Siemens gab es erste Abstimmungstermine zum Bauplan des railjet. Auch hier flossen alle Ideen und Anforderungen für eine barrierefreie Ausstattung ein. Bei diesen Gesprächen waren auch wieder die VertreterInnen der Menschen mit Behinderungen eingebunden.

Um die Platzverhältnisse im barrierefreien Bereich optimal auszunutzen, ließ Siemens ein Mock UP aus Holz (WC und Rollstuhlstellplatz) bauen. Ein bauartgleicher Hebelift von der Fa. MBB wurde in das Mock UP eingebaut. Somit konnten die VertreterInnen der behinderten Menschen bei einer Besichtigung bereits die ersten Schritte im neuen barrierefreien railjet machen.



Um den blinden Menschen das Öffnen der Tür, die Orientierung im Zug, die Betätigung der Spülung uvm zu erleichtern, wurden bereits im Vorfeld die verschiedensten Taster auf ihre Tauglichkeit sowie die Erkennung der taktilen Elemente von den Betroffenen getestet.

Durch den geplanten internationalen Einsatz wurde der railjet auch von den Behindertenorganisationen der Nachbarländer auf seine Barrierefreiheit besichtigt. Auch hier wurden Anforderungen zusätzlich berücksichtigt.

Anordnung des Zuges

Der railjet wird als Wendezug betrieben und er fährt grundsätzlich von Wien Richtung Salzburg bzw. Graz/Villach mit dem Triebfahrzeug voraus. Das Gesamtkonzept sieht umfassende Ausstattungsmerkmale vor. Diese ermöglichen eine Differenzierung am Markt und erfüllen die Ansprüche der KundInnen an ein Premiumprodukt.

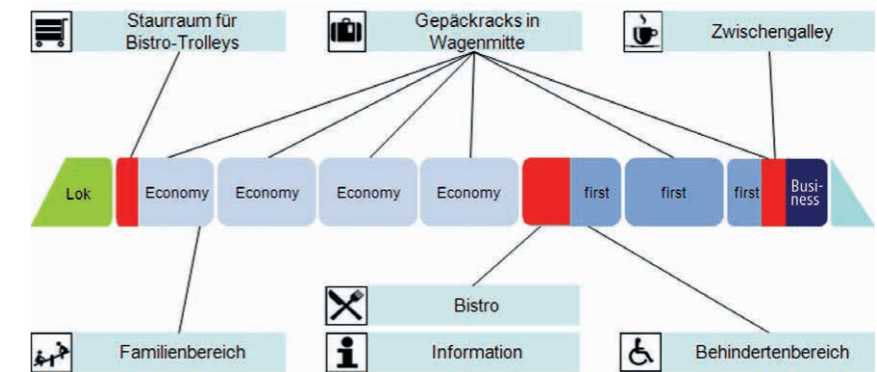
Triebfahrzeug

1. Wagen: Economy Class mit Stauraum für Bistro-Trolleys und Familienbereich
2. Wagen: Economy Class mit Platz für Assistenzhund (Platz 11 und 13)
3. Wagen: Economy Class mit Platz für Assistenzhund (Platz 11 und 13)
4. Wagen: Economy Class mit Platz für Assistenzhund (Platz 11 und 13)
5. Wagen: Bistrobereich, Informationspoint, First Class mit Rollstuhlstellplatz
6. Wagen: First Class
7. Wagen (Steuerwagen): kleiner First Class Bereich, Zwischengalley für die Zubereitung kleiner Speisen und anschließend Business Class. Abschluss bildet ein Führerstand, da der Zug als Wendezug geführt wird



Grafische Darstellung des railjet

analog wie oben beschrieben v. l. n. r.



Business Class

- 16 Sitzplätze mit hochwertigen Klappstischchen
- Komplettservice durch das Bordservice
- Vollwertiges optisches und akustisches Fahrgastinformationssystem
- Ein neuer Standard weit über dem bisherigen

First Class

- 76 Plätze mit ergonomisch optimierten Sitzen
- Vollwertiges optisches und akustisches Fahrgastinformationssystem

Zugänglichkeit

Barrierefreiheit

- Fahrzeuggebundener Hebelift auf beiden Wagenseiten
- Ausreichend Platz für drei Rollstuhlstellplätze
- Klapptische bei allen drei Rollstuhlstellplätzen
- Steckdosen zum Laden für die Rollstuhlbatterien
- Taktile Serviceruftaster
- Komfortable barrierefreie Toilette
- Notrufeinrichtungen
- Bewegungsbereich für Rollstuhlfahrende vom Infopoint bis zum Bistrowagen

Universaltoilette

- Optimales Platzangebot
- Halbautomatische Tür mit Kraftunterstützung
- Taktile Öffnungs- und Schließtaster
- Taktile Elemente, logische Führung mit dem Punktesystem
- Manueller Seifenspender
- Tief herunterreichender Spiegel, der auch für Rollstuhlfahrende optimal benutzbar ist
- Zwei Notruftaster als Pilztasterausführung

Ausstattung

Bistro/Speisewagen

- Attraktiver Treffpunkt
- Stehtische sowie Tische mit Sitzgelegenheit
- Selbstbedienung

Infopoint

- Informationen aller Art für Passagiere

Economy Class

- Wagen mit gesamt 316 Sitzplätzen
- Mehrere Gepäckracks im Wageninneren für das Reisegepäck
- Kinderbereich mit Kinderkino
- Drei eigene Plätze für Assistenzhund

Fahrgastinformationssystem (FIS)

- Informationsbildschirme in jedem Ausstiegsbereich
- Anzeige des Zugverlaufs und nächster Halt
- Echtzeitdaten für Anschlussinformationen
- Mehrere Bildschirme im Wageninneren
- Elektronisches Reservierungssystem
- Hochleuchtende, elektronische Zuglaufschilder außen



Einstieg

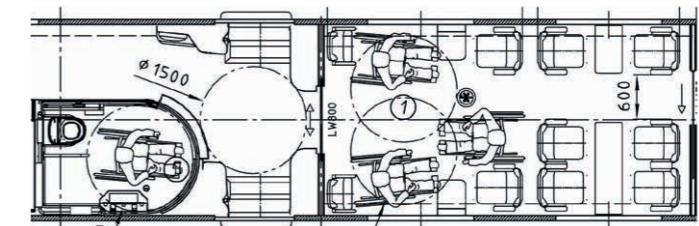
- Taktile, kontrastreicher Streifen zum leichten Auffinden des Öffnungstasters
- Öffnungstaster mit zwei taktilen, nach außen zeigenden Pfeilen
- Taster mit mechanischem Druckpunkt und einem leisen Pips-Ton
- Stufen mit gut sichtbarer gelber Markierung
- Taktile Erkennung der 1. Wagenklasse an den Haltegriffen beim Einstieg
- Fahrzeuggebundene Ein- bzw. Ausstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen
- Extra starke Beleuchtung der Einstiegsbereiche

Vorraum beim Einstieg für Reisende im Rollstuhl

- Geräumiger Einstiegsbereich
- Wendekreis 1500 mm
- Automatisch öffnende Türen vom Einstiegsbereich in den Fahrgastraum
- Durchgangstüren lichte Weite 800 mm
- Tür zum Bistro ist mit einem gut sichtbaren und taktilen Öffnungstaster versehen

Standard WC

- Optimale Lichtverhältnisse
- Taktile Elemente



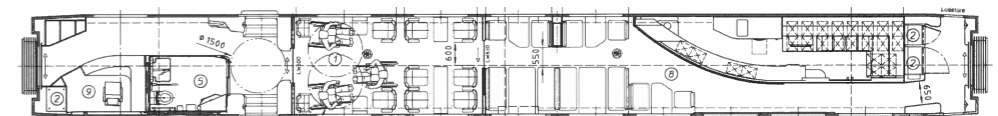
Reisende im Rollstuhl

- Rollstuhlstellplatz in der First Class
- Für drei RollstuhlfahrerInnen ausreichend Platz
- Stromanschluss 230 Volt, auch zum Laden der Rollstuhlbatterien geeignet
- Taktile Serviceruftaster, am Platz Service für Speisen und Getränke
- Notruftaster in der üblichen Pilztaster-Ausführung

KundInnen in Begleitung eines Assistenzhundes

- Drei Zweiersitzgruppen in der Economy Class mit Platz für Assistenzhund, (Plätze 11 und 13)
- Eigene Reservierung auch für Assistenzhund möglich
- Manueller Seifenspender

Typenplan railjet Bistro



ICE ET 4011

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg mit drei Stufen
- Fußbodenhöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 800–900 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrende mittels stationärem Hebelift möglich

Rollstuhlstellplatz

- Ein Rollstuhlstellplatz vorhanden
- Automatische Innentüren

WC

- Geeignetes WC für Rollstuhlfahrende vorhanden

Ausstattung

WC

- Automatische Schiebetür

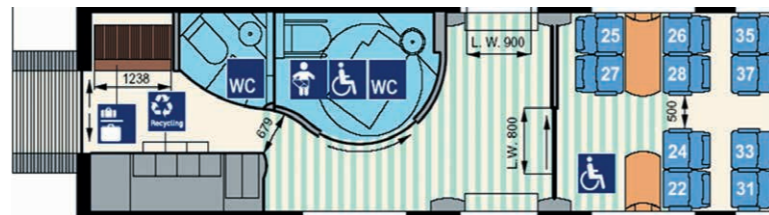
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal
- Optische Anzeige mittels Bildschirm im Eingangsbereich

Taktile Elemente

- Türtaster (Kurzhubtaster) an den Außentüren

Typenplan



Baujahr

2000

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Keine weiteren Maßnahmen



Rollstuhlwagen ADbmpsz 81-91

Zugänglichkeit

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz

- Zwei Rollstuhlstellplätze vorhanden
- Sensorgesteuerte Innentüren

WC

- Geeignetes WC für Rollstuhlfahrende vorhanden

Ausstattung

WC

- Automatische Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform

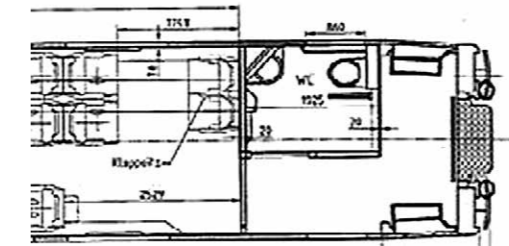
Fahrgastinformationssystem

- 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 Bbmzv 28-91

Zugänglichkeit

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz

- Für zwei Rollstühle im Komfortabteil bei Tagreisen
- Ein Rollstuhl und eine Begleitperson bei Nachtreisen
- Sensorgesteuerte Innentüren

WC

- Geeignetes WC für Rollstuhlfahrende vorhanden

Ausstattung

WC

- Automatische Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform

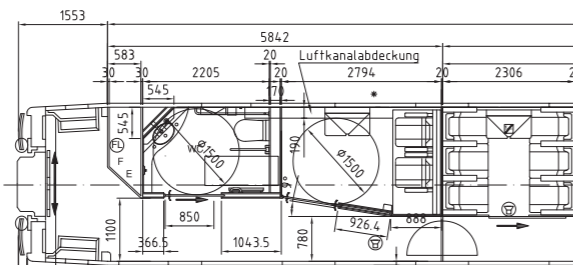
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Taktile Ausführung der Bedienelemente (zwei Notruftaster, Spülung, Wasserhahn, Händetrockner)
- Türöffnungshebel an den Außentüren

Typenplan



Baujahre

1982–1993

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Keine weiteren Maßnahmen



Speisewagen

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über drei Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 800 mm
- Einstieg für Rollstuhlfahrende mittels stationärem Hebelift möglich
- Sensorgesteuerte Innentüren

Rollstuhlstellplatz

- Für einen Rollstuhl im Einstiegsbereich vorhanden
- Erreichbar für Rollstuhlfahrende mit einem nicht zu breiten Rollstuhl

WC

- Keines vorhanden

Ausstattung

WC

- Keines vorhanden

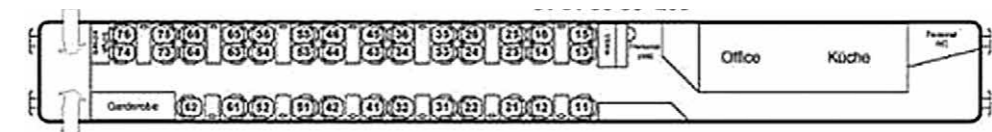
Fahrgastinformationssystem

- 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 drei 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 drei 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



WLABmz 33s, WLABmz 32s und WLABmz-D

Zugänglichkeit WLABmz 33s, WLABmz 32s

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- Nicht vorhanden

WC

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

Ausstattung WLABmz 33s, WLABmz 32s

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

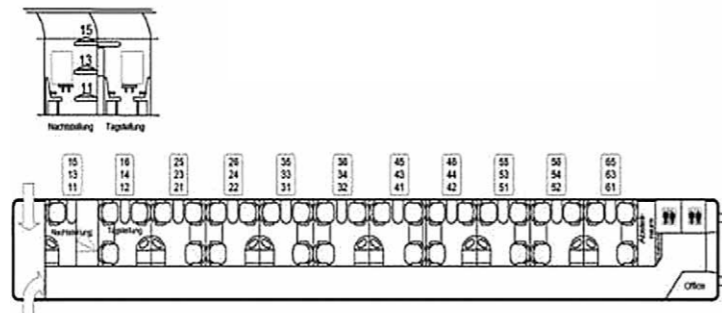
- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)
- Schaffnerrufanlage (nicht wagenübergreifend)

Taktile Elemente

- Keine

Typenplan WLABmz 33s

Schlafwagen, 11 Abteile

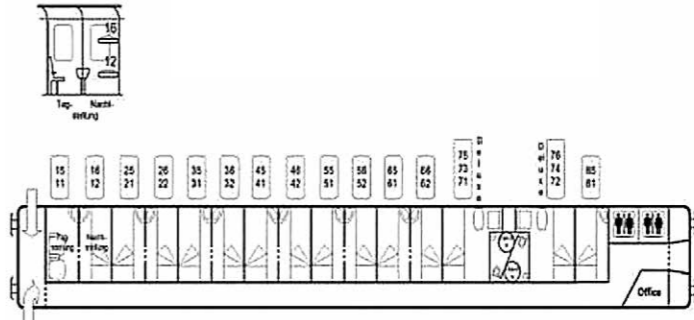


Baujahr

1975

Typenplan WLABmz 32s

Schlafwagen, dreizehn Abteile T2 und zwei Abteile Deluxe



Baujahr

1974

Zugänglichkeit WLABmz-D

Einstieg

- An einem Wagenende je Wagenseite ein hoher Einstieg, über drei 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

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

Ausstattung WLABmz-D

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

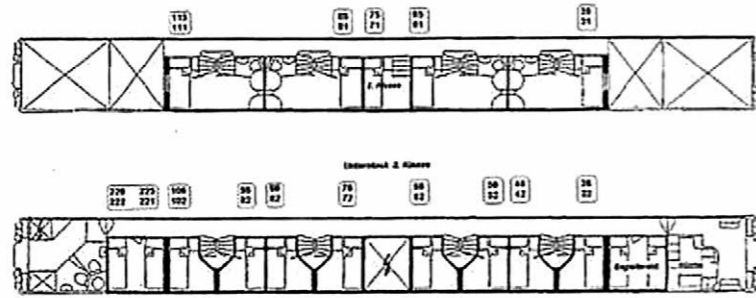
- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- Keine

Typenplan WLABmz-D

Doppelstockschlafwagen 1./2. Klasse

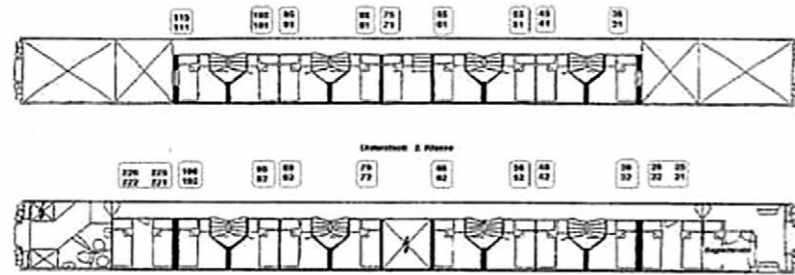


Baujahr

1995

Typenplan WLABmz-D

Doppelstockschlafwagen 2. Klasse



Zugänglichkeit WLABmz-MUn

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- Nicht vorhanden

WC

- Zwei allgemeine WCs in der üblichen Größe an jenem Wagenende, wo keine Einstiegstüren vorhanden sind
- Ein WC in der Suite
- Für Reisende im Rollstuhl nicht zugänglich

Ausstattung WLABmz-MUn

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

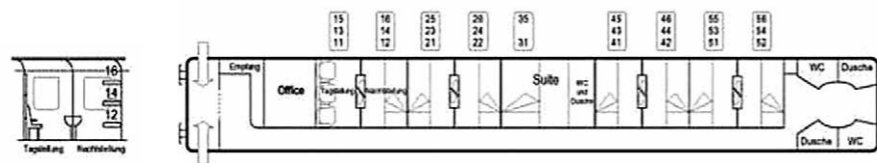
Fahrgastinformationssystem

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

Taktile Elemente

- Keine

Typenplan WLABmz-MUn



Baujahr

1990

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

WLAB 30

Zugänglichkeit

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz/Abteil

- Nicht vorhanden

WC

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

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

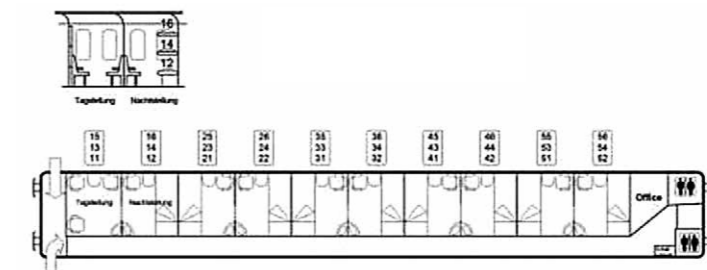
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- Keine

Typenplan



Baujahr

1956

MASSNAHMEN ZUR ERFÜLLUNG DER BARRIEREFREIHEIT

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

Maßnahmen bei den Ticketautomaten

Die derzeitige Ticketautomatengeneration wurde aufgrund einer Ausschreibung im Jahr 1998 und der daraufhin erfolgten Vergabe mittels Rahmenvertrages im Jahr 1999 beschafft. Aufgrund der vielen Beschädigungen durch den Vandalismus werden die dringend notwendigen Ticketautomaten noch aus dem Rahmenvertrag abgerufen. Die damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich Personen mit Mobilitätseinschränkungen wurden selbstverständlich eingehalten.

Eine Änderung der bestehenden Ticketautomaten nach den heutigen gesetzlichen Bestimmungen hätte eine komplette Neukonstruktion zur Folge gehabt, was einer Neubeschaffung von Geräten gleichgekommen wäre. Die Ausschreibung einer neuen Generation von Ticketautomaten erfolgt derzeit. Im Forschungsförderungsprojekt INNOMAT wird ein neuer innovativer barrierefreier Ticketautomat unter Einbeziehung der zukünftigen Benutzenden gemeinsam mit fünf PartnerInnen aus Industrie und Forschung entwickelt. Die Ergebnisse des vom BMVIT geförderten Projekts fließen in die Neuausschreibung und die Softwareentwicklung der Ausschreibung mit ein.

Um in den großen Bahnhöfen mit extrem hohem Verkehrsaufkommen schon jetzt eine Bedienungs erleichterung für Personen mit Mobilitätseinschränkung zu schaffen, stehen in Wien Hauptbahnhof, Wien Westbahnhof, Bf. Wien Meidling Bf. Wien Hütteldorf, Bf. Wien Oberdöbling, Bf. Tullnerfeld, Bf. Flughafen Wien, St. Pölten Hbf, Bf. Steyr, Linz Hbf, Bf. Attnag-Puchheim, Salzburg Hbf Bf. Vöcklabruck, Innsbruck Hbf, Bf. Baden, Graz Hbf, Bf. Wolfsberg, Klagenfurt Hbf und Villach Hbf Ticketautomaten mit einem um 17 cm niedrigeren Sockel zur Verfügung. Diese niedrigeren Sockel müssen gesondert beschafft und produziert werden, da diese nicht Bestandteil des Rahmenvertrages sind.

Bei Neuaufstellungen von Ticketautomaten werden insbesondere die Zugangswege zum Ticketautomaten hinsichtlich Barrierefreiheit untersucht und auch erforderliche bauliche Maßnahmen, nach Maßgabe der Ausstattung der jeweiligen Haltestelle, durchgeführt. Weiters nehmen die ÖBB periodische Untersuchungen hinsichtlich eventueller Veränderungen (Baumaßnahmen an Bahnhöfen) vor, um Barrierefreiheit zu gewährleisten.



Barrierefrei online – Implementierung von den WAI-Richtlinien auf oebb.at

Die ÖBB wollen zu einer der Top-Bahnen in Europa werden. Dieses Ziel soll mit Kundenorientierung in allen Bereichen erreicht werden. Hierzu zählt natürlich ein barrierefreier Zugang zu Informationen im Internet unter oebb.at nach den WAI-Standards. Mit dem Relaunch des ÖBB Reiseportals im September 2010 haben die ÖBB den Schritt in die richtige Richtung gesetzt, um auch im Internet barrierefrei unterwegs zu sein.

Das neue ÖBB Reiseportal wurde Anfang 2016 in seinem Aufbau komplett überarbeitet. So wurden die einzelnen Punkte des Hauptmenüs und die zugehörige Unternavigation gemeinsam mit einem ausgewählten Kreis an TestkundInnen von einer externen Usability Agentur getestet. Auch wurden durch jene ExpertInnen die Inhalte neu angeordnet und übersichtlicher gestaltet. Zusätzlich zur barrierefreien Neugestaltung und dem Design-Relaunch der ÖBB Website wurden neue Service-Elemente implementiert und das Ziel, ein neues ÖBB Reiseportal zu erstellen, erfolgreich umgesetzt.

Ticketshop – Online-Ticket

Auf der Webseite und in der ÖBB Ticket App können Tickets der ÖBB einfach gekauft werden. Seit dem Start des Ticketshops und der mobilen Version steigen die Verkaufszahlen für Web und Apps kontinuierlich. Mit der Einbindung der Verkehrsverbünde im Ticketshop können seit 2014 mittlerweile für fast ganz Österreich Tickets für den öffentlichen Verkehr (auch für Busse etc.) gekauft werden. Die Verbesserung der ÖBB Website zur Einhaltung der WAI-Richtlinien stellt für den Konzern eine kontinuierliche große technische und finanzielle Aufgabe dar – insbesondere wegen des Umfangs der Website und ihrer Gliederung sowie der zahlreichen Tarifarten, die zu einer enormen Komplexität des Ticketshops führen. Um eine an den Bedürfnissen der KundInnen orientierte Website optimal umzusetzen, erfolgte diese in mehreren Phasen:

Phase I bis III:

- bereits abgeschlossen
- Anforderungen
- Konzeption
- Entwicklung, Testing und Go Live

Phase IV:

- Start: 2011 bis etwa Ende 2015
- Relaunch Online Ticketing mit neuem Ticket-Bestellprozess und Integration eines LogIn Bereichs
- Abbildung der Website für mobile Endgeräte und Go-Live von nativen Apps auf den Plattformen iOS und Android
- Online Bestellung und Erneuerung von Vorteilscards

Phase V (aktuell in der Umsetzung), seit 2014:

- Relaunch des Ticketshops für Web und ÖBB App für Plattformen Android und iOS
- Verbundticket-Verkauf via Fahrplan, sodass KundInnen ohne Tarifkenntnis alle angebotenen Tickets mit Start-/Zieleingabe einfach erwerben können.
- Laufende Integration von neuen Features mit hohem Kundenmehrwert
- Weitere Optimierung der Barrierefreiheit
- Verbesserungen der Barrierefreiheit des Ticketautomaten durch Unterstützung der Bedienung durch Kundenservice

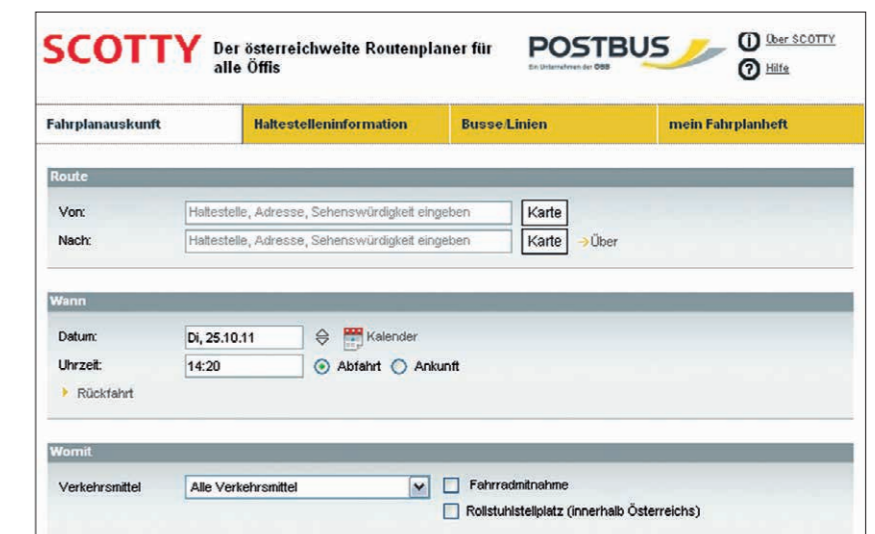
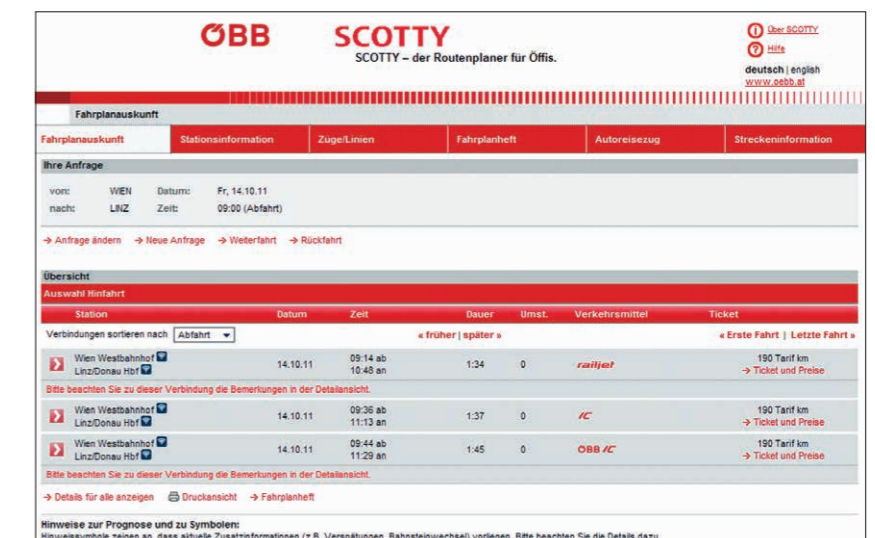


Fahrplanauskunft

Im Zuge der laufenden Weiterentwicklung der ÖBB Fahrplanauskunft SCOTTY wurden weitere Maßnahmen gesetzt, um weitestgehende Kompatibilität der ÖBB Fahrplanauskunftsseite gemäß den WAI-Richtlinien zu erfüllen. Bis auf einzelne wenige Funktionalitäten (wie beispielsweise Kartenabfragen) wurde die programmtechnische Barrierefreiheit aller zentralen Elemente umgesetzt.

Die Seiten der ÖBB Fahrplanauskunft SCOTTY wurden dabei hinsichtlich Accessibility von der Fa. Wienfluss einer kritischen Prüfung unterzogen. Die Behebung einzelner Mängel wurden in dem laufenden Programmrelease von SCOTTY umgesetzt.

Um auch inhaltlich noch weitere Informationen zum barrierefreien Reisen anzubieten und die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Reisenden zu berücksichtigen, gibt es seit 2012 analog zur Zug-Suche auch die Möglichkeit nach gezielter Bus-Suche, um zum Beispiel den Einsatz von (barrierefreien) Niederflurfahrzeugen besser ausfindig machen zu können.



Barrierefreiheit im Fuhrpark der ÖBB-Postbus GmbH

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 Einstiegshilfe (Hebelift). Etwa ein Drittel dieser Überlandbusse verfügen über eine Fläche gegenüber der hinteren Tür zum Abstellen von Kinderwägen, Gepäck bzw. für stehende Fahrgäste. 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 Rampe 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 BenützerInnen von Handrollstühlen ist diese Stufe zumindest mit Unterstützung durch Dritte zu überwinden, für BenützerInnen von Elektrorollstühlen 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 Anschaffungs- und Wartungskosten und der hohen Zuverlässigkeit ausschließlich mechanische Rampen eingesetzt werden sollen. Gut bewährt haben sich vor allem Klapprampen, mit Schieberampen sind nur mehr vereinzelte Fahrzeuge ausgestattet. Seit Ende 1999 wurden alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge mit mechanischer Klapprampe erworben (gilt sowohl für Fahrzeuge des ehemaligen Bahnbus- als auch der Österreichischen Postbus GmbH).¹

Die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität wird durch **Ausstattungsmerkmale**, wie entsprechend ausgebildete Stufen, Behindertensitze und Platzangebot, Kommunikationseinrichtungen (Drücktaste), Piktogramme, Fußbodenneigung und Rollstuhlplatz gewährleistet.

Je nach der zu überwindenden Einstiegshöhe sind als **Einstiegshilfe** Absenkvorrichtung, 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 bzw. 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.

Der Fuhrpark Beschreibung unter dem Aspekt der Barrierefreiheit

Fahrzeugtypen im Überblick

Grundsätzlich kann man bei der ÖBB-Postbus GmbH von folgenden grundlegenden Fahrzeugtypen ausgehen: dem Überlandbus, dem Niederflurbus und dem Niederflur Low Entry. 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. Es werden vor allem größere Distanzen zurückgelegt. Die Fahrgäste müssen bei ihrer Fahrt mit längeren Verweildauern rechnen, daher ist der Fahrtkomfort 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 Fahrtkomfort und ist individueller im Verkehrsgeschehen (z. B. Kofferraum; Eignung für Ausflugsfahrten) einsetzbar.

ÜBERLANDBUS	NIEDERFLURBUS / NIEDERFLUR LOW ENTRY
Einstiegshöhe (min. vier 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
Fahrtkomfort hoch	Fahrtkomfort geringer (Fahrzeugaufbau)
Gelegenheitsverkehr möglich	Gelegenheitsverkehr eingeschränkt möglich
Lange Fahrgastverweildauer	Kurze Fahrgastverweildauer
Kombibus	Stadtbus

Ausstattung

Rückhaltevorrichtung	Rückhaltevorrichtung
	Sitz für Begleitperson
Behindertensitz mit breiterer Sitzfläche und mehr Raum im Fußbereich (für Hund, Prothese, usw.)	Behindertensitz mit breiterer Sitzfläche und mehr Raum im Fußbereich (für Hund, Prothese, usw.)

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 (umgesetzt 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)«.

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

Das Fahrzeug verfügt über eine ausklappbare Rampe und einen Rollstuhlplatz

Niederflur Low Entry

Iveco Crossway 12,13 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
- Temsa Überlandlinienbus in 12 und 13m Ausführung
- Irisbus Überlandlinienbus in 12 und 15m Ausführung

Beispiel für Überlandfahrzeug:

Überlandbus (ein Großteil)

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



Fahrzeuge mit Hebelift

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

- Mercedes Integro
- Mercedes Intouro
- Irisbus Arway
- Temsa Safari
- Mobibus
- MAN Lions Regio
- Tourmalin

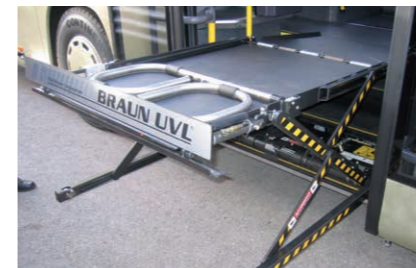
Alle oben angeführten Fahrzeuge sind mit Einstiegshilfe und Sondernutzflächen ausgestattet und können daher als barrierefrei bezeichnet werden.

Beispiel für Fahrzeuge mit Hebelift:

Mobibus

Reisebus mit Hebelift und elf 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 beschreiben. Es besteht jedoch täglich von 7:00 bis 20:00 Uhr die Möglichkeit, bei der Fahrplanauskunft unter 0810 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

Am Online-Fahrplan ist der Einsatz von Niederflurbussen oder Bussen mit Hebeliften gekennzeichnet.

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 43 »Fahrplanauskunft«).

Fahrplanauskunft der ÖBB-Postbus GmbH (Online und telefonisch)

siehe Seite 43 »Fahrplanauskunft«

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

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).

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 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 zwei 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 Gaspoltschhofen 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 bzw. Lenkerinnen 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 sieben bis acht RollstuhlfahrerInnen befördert.

Besondere Maßnahmen für barrierefreie Mobilität

Tarife und Beförderungsbestimmungen – Einfach und angenehm reisen

Für mobilitätseingeschränkte Personen mit österreichischem Behindertenpass bzw. auch Inhaber eines Schwerkriegsbeschädigtenausweises gelten die folgenden Beförderungsbestimmungen:

- Im VOR werden Personen mit österreichischem Behindertenpass nach dem KFL-Tarif (»Haustarif«/unternehmenseigener Tarif) mit einer 50 %-igen Ermäßigung befördert, da es im VOR selbst bis dato keine Fahrpreisermäßigung für Personen mit Behinderungen gibt. Eine Begleitperson oder ein Führhund werden gemäß den Tarifbestimmungen gratis mitbefördert.
- In den weiteren Verbänden (z. B.: OÖVV) erhalten InhaberInnen des österreichischen Behindertenpasses ebenfalls eine Ermäßigung in der Höhe von 30 % bis 50 %. Der Ermäßigungssatz ist vom jeweiligen Verbund abhängig. Bei verbundüberschreitenden Linien sowie im VOR gilt die 50 %-ige Ermäßigung des KFL.
- Weiters erhalten InhaberInnen des österreichischen Behindertenpasses auch auf allen Linien der Vienna Airport Lines eine 50 %-ige Ermäßigung. Rollstuhlfahrende können auch eine Begleitperson gratis mitnehmen.

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 RollstuhlfahrerInnen« – Bereitstellung von Niederflurbussen 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 (Niederflurbus 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 Niederflur-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.

Barrierefreier Reisebus »mobibus« in Salzburg

Seit Jahren 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

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

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

Die fix mit Niederflurbussen disponierten Kurse werden mit Hilfe von Microbus direkt von den VerkehrsplanerInnen in den Regionen im Fahrplansystem erfasst. 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 sind somit rasch und ohne mühsame weitere Berechnungen möglich. Die Grundlagen für die Erfassung der fix mit Niederflurbussen zu disponierenden Kurse wurden bereits im Zuge der Pflichtenerstellung für MICROBUS gelegt. Die Planer erfassen mittlerweile aktuell die barrierefreien Busse in IVU.plan (ehemals MICROBUS).

Beschaffung von barrierefreien Bussen für Gelegenheitsfahrten

Seit 2006 werden bei Postbus ausschließlich barrierefreie Busse angeschafft.

Beschaffung von Niederflurbussen

Seit Ende 1999 wurden alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge mit mechanischer Klapprampe erworben (gilt sowohl für Fahrzeuge des ehemaligen Bahnbus- ses 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, Rückhaltevorrückung und Begleitsitz standardmäßig zu bestellen.

Beschaffung von Überlandbussen mit/ohne Hebelift

Abgesehen von der Anzahl der zu beschaffenden Überlandbusse werden alle Fahrzeuge mit einer Sondernutzfläche bestellt. 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.

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.

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. Wird die Verkehrsleistung über Ausschreibungen definiert, wird auch der Buseinsatz durch die ausschreibenden Stellen festgelegt (VOG's).

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 seit 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 Schienenverkehr, 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 Info-Bereitstellung ist für Behindertenverbände und -institutionen, Verbände etc. geplant (neue barrierefreie Angebote; Beschickung über einen spezifischen 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 und Überlandbussen Bordsteine benötigt werden, ist hier eine enge Kooperation mit den Gemeinden erforderlich.

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 LenkerInnen und DisponentInnen

Schulung von LenkerInnen

Der Lenker bzw. die Lenkerin ist die direkte Kontaktperson zum Fahrgast und damit die Schlüsselperson für direkte Unterstützung und gezielte Kundenansprache vor Ort. Daher werden für die Sensibilisierung des Umgangs mit Menschen mit Behinderung sowie für die Bedienung der Einstiegshilfen regelmäßige Schulungen durchgeführt.

Schulung von DisponentInnen

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

Ausblick

Seit Ende 1999 wurden alle neu beschafften **Niederflurfahrzeuge mit** mechanischer bzw. elektrischer **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 Sondernutzungsfläche mit Rückhaltesystem standardmäßig zu bestellen.

Abgesehen von der Anzahl der zu beschaffenden **Überlandbusse** werden alle Fahrzeuge mit einer Sondernutzfläche bestellt. Bei Überlandbussen, die **mit einem Hebelift** ausgestattet werden, muss die Sondernutzfläche zusätzlich mit einem Rückhaltesystem ausgestattet werden. Diese Sonderausstattungen müssen bereits bei der Bestellung mitberücksichtigt werden. Die Ausstattung mit Hebeliften bzw. notwendige Zusatzausstattungen verursachen einerseits höhere Investitionskosten und andererseits Mehrkosten beim Wartungsaufwand.

Gemeinsam mit dem Kriegsgesopfer- und Behindertenverband Österreich (KOBV) werden seit 2008 alle 37.710 Postbus-Haltestellen in ganz Österreich auf barrierefreie Zugänglichkeit getestet. Den Anfang machen landesweite Haltestellen-Checks in Niederösterreich. Die Testergebnisse werden den Ländern und Gemeinden zur Verfügung gestellt.

Grad der Barrierefreiheit von 2006 bis 2018 (Maximalvariante)

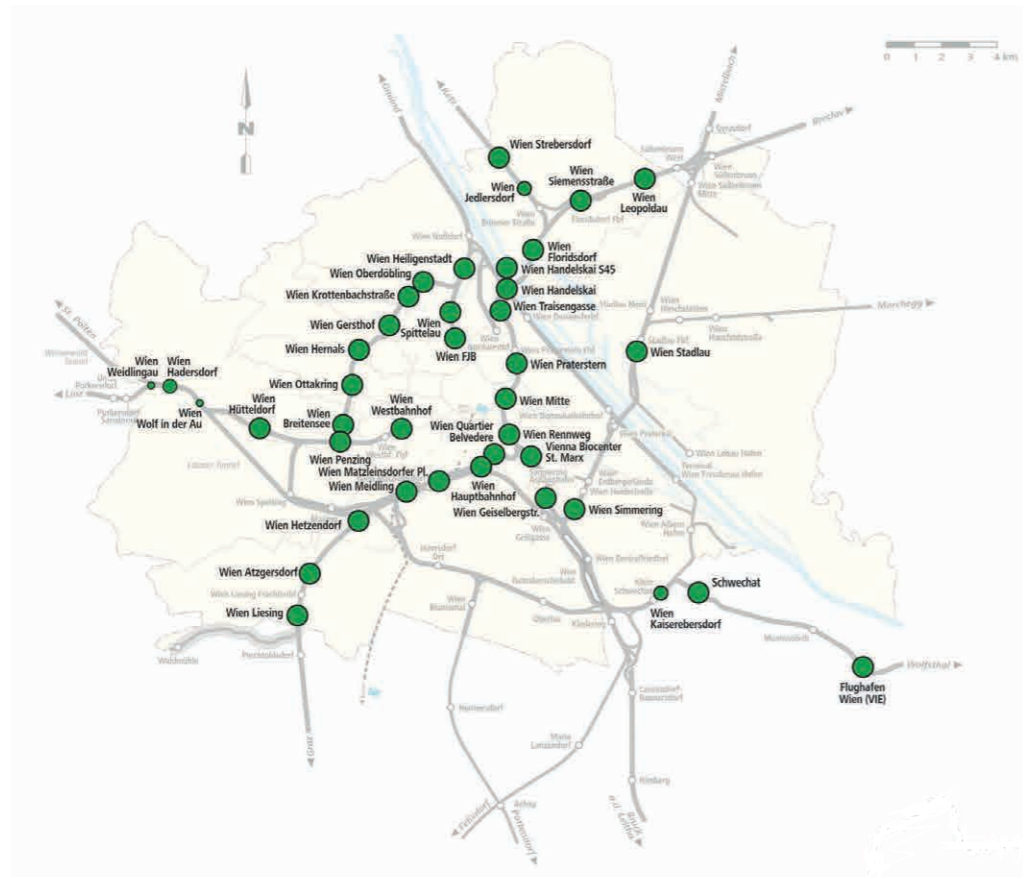
	JAHRE												
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
Anzahl barrierefreier Busse	516	767	972	927	990	1.060	1.168	1.259	1.358	1.493	1.748	1.958	2.078
Grad Barrierefreiheit	24,0 %	37,5 %	46,0 %	48,9 %	52,2 %	54 %	60,1 %	65,0 %	71,1 %	75,1 %	85,0 %	93,0 %	95,2 %

Allgemeines

Auf Basis der gesetzlichen Grundlagen hat der ÖBB Konzern einen Etappenplan zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgearbeitet. Im Rahmen dessen wurden bis Ende 2015 Bahnhöfe und Haltestellen ab einer täglichen Frequenz von 2.000 Personen sowie jene von Bezirk- und Landeshauptstädten barrierefrei gestaltet. Auf Grund der konsequenten Umsetzung der Maßnahmen stehen gegenwärtig bereits für 75 % der Reisenden barrierefreie Stationen zur Verfügung. Ziel bis Ende 2025: barrierefreie Stationen (Bahnhöfe und Haltestellen) für 90 % unserer Kundinnen und Kunden.

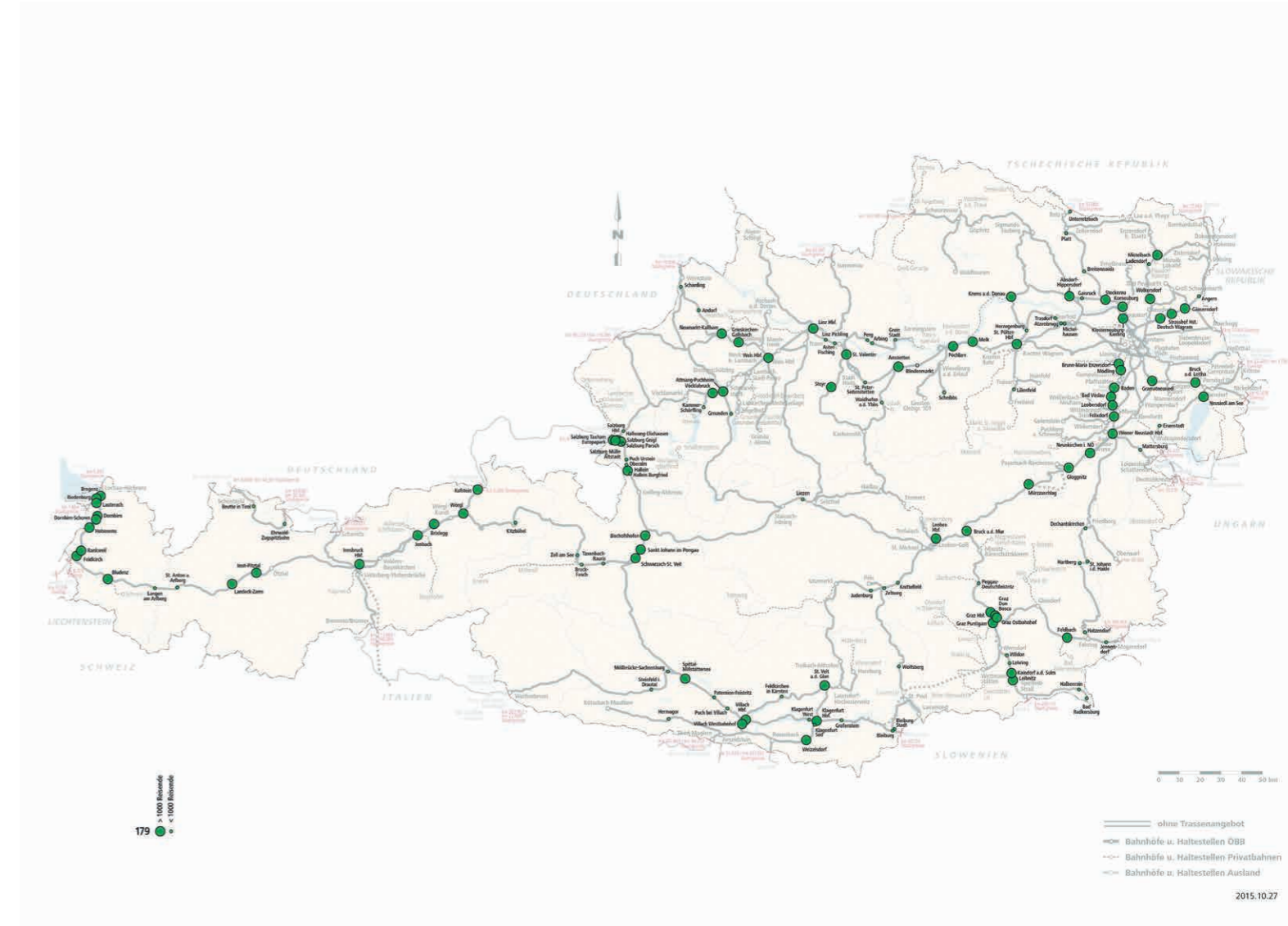
Barrierefreie Bahnhöfe im ÖBB Netz bis 2015

Raum Wien



179 Barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen mit Stand 31. 12. 2015

Raum Österreich



Die Ermittlung der Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit wird unter Berücksichtigung der gesamten Mobilitätskette – vom Bahnhofsvorplatz bis zum Bahnsteig – erhoben. Beispielhaft ist die Evaluierung eines Bahnhofes angeführt.

Ausstattung

- Lautsprecher
- Sitzgelegenheit
- Wartekoje/Halle

Unterschiedliche Anforderungen

- Rollstuhl
- Elektro-Rollstuhl
- Sehbehindert
- Mobilitätseingeschränkt

Mobilitätskette

Kriterium	Zustand	Rollstuhl	Elektro-Rollstuhl	Seh-behindert	Mobilitäts-eingeschränkt
Vorplatz		1	1	2	1
Taktiler Wegleitsystem	nicht vorhanden			2	
Zugang zum Bahnsteig		3	3	2	2
Taktiler Wegleitsystem	nicht vorhanden			2	
Stufen	Treppen über 2 Meter Höhenunterschied	3	3		2
Bahnsteig		1	1	2	1
Taktiler Wegleitsystem	nicht vorhanden			2	

- 1 ... Selbstständige Benützung der Verkehrsstation ist für die angegebene Gruppe grundsätzlich möglich – keine nennenswerten Hindernisse/Einschränkungen beim Bahnsteig und Zugang
- 2 ... Hilfestellung bei der Benützung der Verkehrsstation notwendig – Hindernisse/Einschränkungen beim Bahnsteig und Zugang vorhanden, die jedoch mit fremder Hilfe überwunden werden können
- 3 ... Benützung der Verkehrsstation für Menschen mit eingeschränkter Mobilität in der Praxis nicht möglich

In diesem Beispiel ist der Bahnhof als nicht barrierefrei erkannt und wird somit in unser Umbauprogramm aufgenommen.

Evaluierung Etappenplan 2015

Die Evaluierung des Etappenplans ergab, dass bei 117 Bahnhöfen die barrierefreie Ausgestaltung umgesetzt worden ist. Damit können mit Ende 2015 72 % der Reisenden eine barrierefreie Station nutzen.

117 Stationen barrierefrei

Absdorf-Hippersdorf	Knittelfeld	Vöcklabruck
Amstetten	Korneuburg	Waidhofen a. d. Ybbs
Attnang-Puchheim	Krems a. d. Donau	Wels Hauptbahnhof
Bad Radkersburg	Kufstein	Wien Atzgersdorf
Bad Vöslau	Landeck-Zams	Wien Breitensee
Baden	Langen am Arlberg	Wien Floridsdorf
Bischofshofen	Leibnitz	Wien Franz-Josefs-Bahnhof
Bludenz	Leoben Hauptbahnhof	Wien Gersthof
Bregenz	Leobersdorf	Wien Handelskai
Bruck a. d. Leitha	Liezen	Wien Hauptbahnhof
Bruck a. d. Mur	Lilienfeld	Wien Heiligenstadt
Brunn-Maria Enzersdorf	Linz Hauptbahnhof	Wien Hernals
Deutsch Wagram	Mattersburg	Wien Hetzendorf
Dornbirn	Melk	Wien Hütteldorf
Dornbirn-Schoren	Mistelbach	Wien Krottenbachstraße
Eisenstadt	Mödling	Wien Leopoldau
Feldbach	Mürzzuschlag	Wien Liesing
Feldkirch	Neumarkt-Kallham	Wien Matzleinsdorfer Platz
Feldkirchen in Kärnten	Neunkirchen NÖ	Wien Meidling
Felixdorf	Neusiedl am See	Wien Mitte
Flughafen Wien (VIE)	Perg	Wien Oberdöbling
Gänserndorf	Pöchlarn	Wien Ottakring
Gmunden	Rankweil	Wien Penzing
Gramatneusiedl	Reutte in Tirol	Wien Praterstern
Graz Don Bosco	Riedenburg	Wien Quartier Belvedere
Graz Hauptbahnhof	Salzburg Hauptbahnhof	Wien Rennweg
Grieskirchen-Gallspach	Schärding	Wien Siemensstraße
Hallein	Scheibbs	Wien Simmering
Hartberg	Schwarzach-St. Veit	Wien Spittelau
Hermagor	Schwechat	Wien Strebendorf
Herzogenburg	Spittal-Millstättersee	Wien Traisengasse
Hohenems	St. Anton am Arlberg	Wien Westbahnhof
Imst-Pitztal	St. Johann im Pongau	Wiener Neustadt
Innsbruck Hauptbahnhof	St. Pölten Hauptbahnhof	Hauptbahnhof
Jenbach	St. Valentin	Wolfsberg
Jennersdorf	St. Veit a. d. Glan	Wolkersdorf
Judenburg	Steyr	Wörgl Hbf
Kitzbühel	Stockerau	Zell am See
Klagenfurt Hauptbahnhof	Strasshof	
Klosterneuburg-Kierling	Villach Hauptbahnhof	



Die Umbauarbeiten bei den restlichen Bahnhöfen erfolgen laufend und aus wirtschaftlichen Gründen im Zuge von ohnehin notwendigen Reinvestitionsarbeiten: dazu zählen u. a. Fürstenfeld, Kirchdorf a. d. Krems, Tels-Pfaffenhofen, Tulln.

Zusätzliche barrierefreie Stationen

Im Zuge von Modernisierungsarbeiten wurden zusätzlich zum Etappenplan bereits 62 weitere Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei ausgeführt:

62 weitere Stationen barrierefrei

Brixlegg	Salzburg Parsch	Breitenwaida
Gloggnitz	Puch Urstein	Platt
Graz Ostbahnhof	Hallein Burgfried	Unterretzbach
Graz Puntigam	Grafenstein	Ladendorf
Kaindorf a. d. Sulm	Bleiburg	Oberalm
Lauterach	Bleiburg Stadt	Wien Handelskai S45
Salzburg Gnigl	Andorf	Steinfeld im Drautal
Salzburg Mülln-Altstadt (in Sb)	Ehrwald-Zugspitzbahn	Hallwang-Elixhausen
Salzburg Taxham Europark	Asten-Fisching	Möllbrücke-Sachsenburg
Vienna Biocenter St. Marx	Linz-Pichling	Paternion-Feistritz
Villach Westbahnhof	Arbing	Puch bei Villach
Weizelsdorf	Grein Stadt	Klagenfurt West
Wien Geiselbergstraße	Peggau-Deutschfeistritz	Klagenfurt Süd
Wien Hadersdorf	Lebring	Zeltweg
Wien Jedlersdorf	Halbenrain	Wildon
Wien Kaiserebersdorf	Hatzendorf	Kammer-Schörfling
Wien Stadlau	St. Johann in der Haide	Blindenmarkt
Wien Weidlingau	Dechantskirchen	Angern
Wien Wolf in der Au	Michelhausen	St. Peter-Seitenstetten
Bruck-Fusch	Atzenbrugg	
Taxenbach-Rauris	Trasdorf	
	Gaisruck	

Die über den Etappenplan 2015 hinausgehenden Maßnahmen bedeuten, dass bereits für 75 % der Reisenden barrierefreie Stationen zur Verfügung stehen.



Ausblick und Zielsetzung

Zielsetzung zur Barrierefreiheit bis 2025 ist es, insgesamt 270 Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei auszuführen. Durch die Umsetzung der Gesamtstrategie werden bis 2025 ca. 90 % der Reisenden erreicht.

Die Bahnhöfe und Haltestellen sind das Tor zum Kunden bzw. zur Kundin. Daher hat sich die ÖBB-Infrastruktur AG das Ziel gesetzt, diese sukzessive zu modernisieren:

- 66 % (2015), 85 % (2020) bzw. 90 % (2025) der Reisenden in unserem Netz sollen eine moderne Station vorfinden
- Eine Station ist modern, wenn sie funktionell und bedarfsgerecht ist sowie über eine möglichst hohe Nutzbarkeit verfügt und den Anforderungen unserer KundInnen entspricht

Ein wesentliches Kriterium zur Zielerreichung ist die Barrierefreiheit

Indem wir für möglichst viele KundInnen die Zugänglichkeit zur Station ermöglichen, schaffen wir eine hohe Nutzbarkeit unserer Bahnhöfe und Haltestellen. Nicht nur ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen verlangen nach angepassten Lösungen – auch Familien mit Kindern haben spezielle Bedürfnisse, denen wir mit einem umfassenden Maßnahmenpaket entsprechen wollen. Barrierefreiheit nimmt in unserem Pflichtenheft daher einen prominenten Platz ein.

Die Herstellung der Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit einer Station wird mit mehreren Maßnahmen erreicht. Wesentliche Initiativen sind:

- Errichtung von Behindertenparkplätzen
 - Fokus insbesondere auf Platzierung, Markierung,...
- Entfernen von Hindernissen
 - Erreichbar z. B. durch den Einbau von Rampen/Lifтанlagen
- Herstellung eines Blindenleitsystems, eines taktilen Leitsystems
- Bereitstellung von Hebeliften
- Ggf. erforderliche Adaptierung von bestehenden WC-Anlagen
- Errichtung von Kommunikationselementen: Monitore, Lautsprecher

Aufzüge, Rampen, intelligente Wegeleitsysteme, integrierte Rollstuhlhilfe und die Anpassung von Bahnsteighöhen sind nur einige Maßnahmen, an denen laufend gearbeitet wird. **Bis zum Jahr 2025 werden österreichweit über 270 Stationen barrierefrei gestaltet sein. Damit erreichen wir rd. 90 % aller Reisenden im ÖBB-Netz.**

Ergänzende strategische Vorgaben zur Fortsetzung des Masterplanes nach 2015 bis 2025

Die Zielsetzung der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst – ergänzend zu den umgesetzten Maßnahmen des Etappenplans – ebenso Maßnahmen an Stationen mit folgenden Kriterien:

- Stationen mit einem Potenzial von über 1.000 Reisenden/Tag
- Stationen mit Nähe zu »Points of special interest«

Einführung eines sog. »Verschlechterungsverbot«

Damit wird verhindert, dass bei Umbauten an bestehenden Stationen neue Barrieren für Reisende errichtet werden.

Points of special interest

Zusammen mit den Behindertenverbänden wurden die wichtigsten Rehabilitationseinrichtungen und Sonderpädagogischen Zentren in Österreich erhoben. Aufgrund der Bedürfnisse dieser Zielgruppen wird bei den Stationen dieser Points of special interest *) der barrierefreie Zugang als besonders wichtig erachtet.

	Ort	Entfernung (km)	VKS	FV-Halt	Rollstuhl	Sehbehindert
Sonderkrankenanstalt Althofen	9330 Althofen	2,2	Treibach-Althofen	ja	1	2
Sonderkrankenanstalt Bad Aussee	8990 Bad Aussee	1,3	Bad Aussee	nein	2	2
Klinikum Bad Gastein	5640 Bad Gastein	1,1	Bad Gastein	ja	3	2
Sonderkrankenanstalt Bad Ischl	4820 Bad Ischl	2,9	Bad Ischl	nein	1	2
Sonderkrankenanstalt Bad Schallerbach/ Krankenanstalt Schallerbachhof	4701 Bad Schallerbach	0,9/0,037	Bad Schallerbach-Wallern	nein	1	2
Theresienhof Krankenhaus für Orthopädie	8130 Frohnleiten	0,5	Frohnleiten	nein	3	2
Klinik Judendorf-Straßengel	8111 Judendorf-Straßengel	1,1	Judendorf-Straßengel	nein	3	2
Privatklinik Laßnitzhöhe	8301 Laßnitzhöhe	0,8	Laßnitzhöhe	nein	1	2
Waldsanatorium Perchtoldsdorf	2380 Perchtoldsdorf	2,1	Perchtoldsdorf	nein	2	2
Gesundheitsresort Raxblick	2654 Prein	9,6	Payerbach-Reichenau	nein	1	2
Sonderkrankenanstalt Saalfelden	5760 Saalfelden	0,93	Saalfelden	ja		
Sonderkrankenanstalt Weyer	3335 Weyer	1,5	Weyer	nein	2	2

*) erhoben wurden nur Stationen mit Reisendenfrequenz >200 Reisenden/Tag, die an systemadäquaten Strecken des Zielnetz 2025+ liegen

- 1 Eine selbstständige Benützung der Station ist für die angegebene Kundengruppe grundsätzlich möglich – keine nennenswerten Hindernisse / Einschränkungen beim Bahnsteig und Zugang
- 2 Hilfestellung bei der Benützung der Station notwendig – Hindernisse / Einschränkungen beim Bahnsteig und Zugang vorhanden, die jedoch mit fremder Hilfe überwunden werden können
- 3 Benützung der Station für mobilitätseingeschränkten Personen in der Praxis nur sehr erschwert möglich

ÖBB Konzernplattform Barrierefreiheit

Die Konzernplattform Barrierefreiheit ist eine strategische Steuerungsplattform der ÖBB-Holding AG, in der Fachpersonen der ÖBB-Personenverkehr AG, der ÖBB-Postbus GmbH und der ÖBB-Infrastruktur AG vertreten sind. Das Ziel ist der Abbau von Barrieren und die Erhöhung des Komforts für alle Reisenden.

Rückfragen unter:
barrierefreiheit@oebb.at

