

Nationaler Informationstag 2008

BUNDES-BEHINDERTEN- GLEICHSTELLUNGSGESETZ AUSWIRKUNGEN AUF ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL

Tagungsbericht

14. November 2008/NH Danube City Wien



Eine Veranstaltung der
Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR)
Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs



Im Auftrag und mit finanzieller Unterstützung des
Bundesministeriums für Soziales und Konsumentenschutz

Organisationsteam:

Martha Dohnal
Eduard Riha
Dr. Anthony Williams

Gebärdensprachdolmetsch:

Christian Bruna
Markus Schmidt

Gesamtmoderation:

Birgit Primig

Impressum:

Herausgeber:
Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR)
Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs
1010 Wien, Stubenring 2/1/4

Redaktion: Birgit Primig - Training & Public Relations
Layout: Martha Dohnal

Druck: Eigenvervielfältigung
Wien, Jänner 2009

Alle Rechte vorbehalten.
Abdruck, auch auszugsweise, bedarf der ausdrücklichen
Genehmigung.

© 2009

Inhalt:

Lösungen erstaunlich kreativ	5
Barrierefrei fliegen.....	7
Dreiste Anforderungen an Rollstühle	11
Schlichtungsverfahren: Motor des Gleichstellungsrechts	13
Thematische und atmosphärische Fortschritte	16
Ganz konkret: Verkehr in Linz.....	18
Barrierefrei kostet nicht viel.....	20
Badner Bahn mit speziellen Problemen	22
ÖBB-Stolz: der „Railjet“	24
Teilnehmerinnen und Teilnehmer:	27

Lösungen erstaunlich kreativ

Großes Interesse hatte das Thema des diesjährigen Nationalen Informationstages ausgelöst. Schon im Vorfeld waren Interessierte gebeten worden, Fotos zur Verfügung zu stellen. Sie sollten gute und geglückte Lösungen, aber auch Probleme im öffentlichen Verkehr aufzeigen.

Eduard Riha, Generalsekretär der ÖAR, betonte, dass es bereits „erste konkrete herzeigbare Lösungen gibt“. Ihm sei wichtig, nicht nur die „großen Player“ vorzustellen, die in Planung und Umsetzung flexibel seien. „Bei den relativ kleinen Betreibern, die sich budgetär wesentlich härter tun, zeigt sich: Viele Lösungen sind erstaunlich kreativ und wirtschaftlich.“ Vom seinerzeitigen Schreckensszenario, das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz brächte die Betriebe um, sei nichts mehr übrig geblieben. Riha: „Allen Lösungen ist eines gemeinsam: Sie sind in enger Kooperation mit betroffenen Experten entstanden.“

Nichts übrig vom Schrecken

Sozialminister Dr. Erwin Buchinger bezeichnete zunächst die Nationalen Informationstage als „positive Routine mit Doppelfunktion“: Information im Kreis der VertreterInnen betroffener Personen über Erreichtes, gleichzeitig kritische Reflexion mit Formulierung weiterer Forderungen. „Das Zusammenspiel von Analyse, Expertenwissen und politischer Forderung kann etwas weiter bringen.“ Manche Entwicklungen der letzten Jahre seien „durchaus bemerkenswert“.

Mobilität werde in unserer Gesellschaft immer wichtiger als Voraussetzung für Teilhabe. „Was nützen die besten Arbeitsmarktangebote, wenn der Weg dahin unüberwindlich ist?“ Buchinger zitierte einige Ergebnisse der Mikrozensushebung 2007. Zu beantworten war die Frage, in welchen Bereichen Barrieren am stärksten spürbar seien. „Es ist für mich erstaunlich, dass die größte Gruppe - 20 Prozent - den Freizeitbereich angab. An zweiter Stelle steht der öffentliche Verkehr mit 16 Prozent, an dritter Stelle Wohnung und Haus und erst an vierter Stelle der Arbeitsplatz.“ Das Thema des Nationalen Informationstages werde von diesen Ergebnissen in seiner Bedeutung unterstrichen.

Mit der Evaluierung des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes werde die Frage gestellt, ob die Übergangsfristen für den schienengebundenen Verkehr gestrafft werden könnten. Buchinger verwies auf den Railjet der ÖBB und die Linzer Pöstlingbergbahn: „Es hat sich gezeigt, dass mit kreativen Lösungen auch zumutbare Lösungen möglich sind.“

Zumutbares ist möglich

Buchinger abschließend: „Gleichstellung muss in allen Lebensbereichen ein Ziel sein, dass sich nicht nur in Abkommen und Gesetzen spiegelt, sondern in tagtäglicher Praxis bewährt.“ Deshalb sei die Expertise der ÖAR so wichtig.

Barrierefrei fliegen

Dr. Anthony Williams, EU-Büro der ÖAR

Hedi Schnitzer MAS, Bundesgeschäftsführerin des ÖZIV

Eine neue EU-Verordnung sieht wesentliche Verbesserungen für Flugreisende mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität vor. Dr. Anthony Williams stellte Entwicklungsgeschichte und Inhalt der Verordnung vor. Hedi Schnitzer kritisierte die österreichische Umsetzung.

Eines der wesentlichen Rechte für BürgerInnen der Europäischen Union ist die Freizügigkeit - der Möglichkeit, sich innerhalb des europäischen Raumes frei bewegen zu können. Sie kann durch mangelnde Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel nicht gewährleistet werden. „Diskriminierung ist Lebenserfahrung von vielen behinderten Flugreisenden“, so Williams. Seit dem Jahr 2000 forderte das Europäische Behindertenforum gesetzliche Maßnahmen mit verbindlichen Normen. Fluglinien, Flughafenbetreiber, die Europäische Kommission und das Behindertenforum einigten sich zunächst auf einen Kompromiss: eine freiwillige Vereinbarung. Williams: „Bedauerlicherweise wurde sie nicht eingehalten.“

Im Juli 2006 beschloss die EU-Kommission eine Verordnung, die seit 26.7.2008 gültig ist. Diese Verordnung wendet sich an Fluglinien und Flughafenbetreiber und enthält fast alle Wünsche, die Behindertenvertreter hatten. Zitat der EU-Kommission: „Die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollte ermöglicht und außer aus gesetzlich festgelegten Sicherheitsgründen nicht wegen Behinderung oder eingeschränkter Mobilität verweigert werden.“

Die Verpflichtungen im Detail:

1. Keine Fluglinie darf Personen wegen einer Behinderung oder eingeschränkter Mobilität die Beförderung verweigern.
2. Menschen mit Behinderung müssen angemessene Hilfeleistungen ab Ankunft auf dem Flughafen entsprechend ihrer spezifischen Bedürfnisse während der gesamten Reise erhalten. Die Hilfeleistung ist durch geschultes Personal unentgeltlich zur Verfügung zu stellen
3. Es soll Entschädigung für Rollstühle, Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte geben, sollten diese bei der Abfertigung oder Beförderung verloren gehen oder beschädigt werden.

Für die Hilfeleistung sollten auf den Flughäfen ausgewiesene Anlaufpunkte zur Verfügung stehen. Williams etwas zynisch: „Ich hab sie noch nicht gesehen. Aber die Verordnung ist ja erst in Kraft getreten, die Flughäfen wissen ja erst seit zwei Jahren, dass es so sein wird. Ich will ja nicht kleinlich sein ...“

„... nicht kleinlich sein“

Die Hilfeleistungen werden in der Verordnung detailliert aufgezählt. Sie gehen von der Zugänglichkeit von Information über die Beförderung anerkannter Begleithunde in der Kabine bis hin zur Sitzdisponierung. „Aus meiner Erfahrung werden die besten Sitze aus Sicherheitsgründen nie zur Verfügung gestellt“, so Williams. "Das sind die Sitze bei den Notausgängen mit besonders viel Platz."

Die Kosten der Hilfeleistungen sollen im Sinne der Solidarität gleichmäßig auf alle Passagiere aufgeteilt werden. „Für den Einzelnen ist das somit herzlich wenig.“

„Jede Verordnung ohne Überwachungsmechanismus nützt nichts.“ In jedem Land ist eine Stelle einzurichten, die die Durchführung überwacht und an die sich Personen wenden können, wenn sie sich diskriminiert fühlen.

Williams: „Das klingt alles sehr gut. Aber es gibt natürlich ein Haar in der Suppe. So sehr die Verordnung begrüßt wird: Sie hat Mängel.“

Sicherheit als Haar in der Suppe

Ein wesentlicher Punkt seien die Sicherheitsanforderungen, die von Land zu Land unterschiedlich sind. „Es ist denkbar, dass ich von hier nach Finnland fliege, aber nach dortigen Bestimmungen das Flugzeug nicht besteigen darf und nicht mehr nach Hause komme.“

Der zweite Punkt ist die rechtliche Unsicherheit über Entschädigungshöhen. Hilfsmittel seien als Gepäck definiert, die gemäß der bestehenden Rechtsvorschriften pro Kilo mit Höchstbetrag vergütet werden. „Ein Elektrorollstuhl ist wohl mehr wert als ein Kilo Gepäck“.

Williams kritisierte auch fehlende harmonisierte Qualitätsstandards bezüglich der Hilfeleistungen. „Die Ausbildung kann höchst unterschiedlich sein. Das erscheint mir nicht ganz sinnvoll.“

Williams abschließend: „Die Verordnung sieht die Beteiligung behinderter Menschen bei der Umsetzung vor. Sie wird nur greifen, wenn alle Akteure zusammenarbeiten. Die größte Behinderung ist meiner Meinung nach die Gleichgültigkeit der behinderten Menschen selbst.“

Hedi Schnitzer ging in ihrer Kritik noch einen Schritt weiter: „Wir machen den Fehler, uns immer an das Sozialministerium zu wenden. Wir tun so, als wären alle unsere Anliegen soziale Anliegen. Hier geht es aber um ein Recht, das durchzusetzen ist.“ Erst seit wenigen Wochen ist klar, wer im Verkehrsministerium zuständig ist.

Kein soziales Anliegen

Sie nahm als Vertreterin der ÖAR an zwei Treffen auf europäischer Ebene teil, die vom Europäischen Behindertenforum und der Europäischen Kommission ausgeschrieben worden waren.

Teilgenommen hatten die Verkehrsabteilung der Europäischen Kommission, viele Organisationen, viele Fluglinien, der Verband der europäischen Fluglinien, nationale Flughäfen und der Verband der europäischen Flughäfen sowie viele nationale Durchsetzungsstellen. (National Enforcement Bodies). Allerdings: Sie war die einzige Vertreterin aus Österreich. Schnitzer: „Ich habe den Eindruck, dass diese Verordnung in anderen Ländern wesentlich ernster genommen wird.“ Erst am Tag davor habe sie erfahren, dass es in Österreich nun eine zuständige Person im Verkehrsministerium gäbe.

In den USA, so Schnitzer, sei die Gesetzgebung viel strenger als in Europa. Die europäischen Fluglinien müssten sich daran halten, wenn sie den großen Markt nicht verlieren wollen. „Amerikanische Fluglinien landen bei uns. Umgekehrt: Die AUA fliegt den amerikanischen Luftraum an und ist daher von den Bestimmungen massiv betroffen.“

Die Verordnung definiert als Zielgruppe nicht nur Menschen mit Behinderung, sondern auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität. „Die Fluglinien haben damit ein Problem, weil die Gruppe viel größer wird. Für uns ist das wichtig, weil mehr Druck entstehen kann.“

Zur Bedeutung der Verordnung selbst meint Schnitzer: „Eine Verordnung ist das stärkste Rechtsmittel, das die EU einsetzen kann. Sie ist so, wie sie am Papier steht, in allen Mitgliedsstaaten umzusetzen.“ Allerdings sei man davon noch weit entfernt.

Eine Beförderung kann aus Sicherheitsgründen verweigert werden. Eine Begleitperson kann von einer Fluglinie verlangt werden. Schnitzer: „Sie haben das Recht, eine Begründung anfordern. Die Fluglinie muss schriftlich antworten. Tun Sie das!“ Nicht geregelt ist, wer für die Kosten einer Begleitperson aufkommt. „So viel ich herausgefunden habe, wird das von den Fluglinien unterschiedlich gehandhabt. Häufig werden billigere Ticketpreise verrechnet, es ist aber nicht so, dass das Ticket kostenlos ist.“

Wer zahlt das zweite Ticket?

Die Verordnung verlangt Zusammenarbeit mit Organisationen von Menschen mit Behinderung. In der Entstehungsgeschichte war zunächst nur von Konsultation die Rede. „So wie die Situation momentan aussieht, wäre ich froh, wenn es wenigstens eine Konsultation gäbe.“ Schnitzer nennt zwei Beispiele für die fehlende Zusammenarbeit: „Angeblich gibt es am Flughafen Wien bereits drei Anlaufpunkte für Hilfeleistungen. Angeblich gibt es bereits Qualitätsstandards. Ich kenne sie nicht.“

Als Vergleich nannte Schnitzer den Flughafen Brüssel. Die Qualitätsstandards sind auf der Website nachzulesen. Ein regelmäßiges Monitoring wird an eine Arbeitsgruppe von Menschen mit Behinderung rückgemeldet, um gemeinsam Verbesserungen zu besprechen.

Bei der Schulung von MitarbeiterInnen sind wörtlich jene gemeint, „die auf dem Flughafen arbeiten und unmittelbar Hilfe leisten.“ Darunter könnten auch die MitarbeiterInnen von Betrieben gemeint sein, die auf einem Flughafen ansässig sind. „Hier sträuben sich die Leitungsorgane von Flughäfen völlig. Es gab die Idee, das in zukünftigen Mietverträgen zu verankern.“

Schnitzer kritisiert, dass Reiseunternehmen nicht eingebunden sind. „Es gibt noch immer Reisebüros, die mit dieser unsäglichen Liste arbeiten, die diese indiskreten Informationen von betroffenen Menschen verlangt.“ Reisebüros funktionieren daher als Schnittstelle nicht.

Unsägliche Liste indiskreter Fragen

Die Bekanntgabe des Unterstützungsbedarfs im Vorfeld ist nicht mehr verpflichtend notwendig. Hilfe wird dann aber nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Ressourcen angeboten. „Ich denke, es wäre gescheit, den Bedarf vorher zu melden.“

Die Grenzen der Verordnung sind politische Grenzen. Liegt ein Zielflughafen nicht in der EU, kann er daher nicht von der Verordnung betroffen sein. Fluglinien sind somit auch nicht verpflichtet zu melden, dass jemand mit Unterstützungsbedarf landen wird.

Völlig offen ist laut Schnitzer, wie weit die Umsetzung auf allen anderen österreichischen, neben dem Schwechater Flughafen, Flughäfen ist. „Ich weiß nicht, ob sie überhaupt versucht haben, die Verordnung zu implementieren.“

Nicht nur Schwechat

Sehr positiv beschrieb sie die Zusammenarbeit des ÖZIV mit der AUA. Schulungsmaßnahmen wurden organisiert, die AUA sei dankbar über jeden Hinweis. Der Flughafen Schwechat allerdings verweigere jegliche Schulung des Personals.

Die gemeinsame Umsetzung der Richtlinie sieht Schnitzer als Chance für alle Beteiligten. Fluglinien und Flughäfen könnten vom Know-how der Behindertenorganisationen profitieren. „Ich wünsche mir eine Kerngruppe, die Strategien entwickelt, wie man dabei weiter gemeinsam vorgehen könnte.“ Gleichzeitig müsste es eine Informationsoffensive geben. „Diese ist vorgesehen und sie ist einzufordern, damit Menschen ihre Rechte kennen.“

Abschließend empfahl sie allen Organisationen, Geld für Unterstützungs- und Beratungsleistungen zu verlangen.

Dreiste Anforderungen an Rollstühle

Dr. Volker Sieger

Institut für barrierefreie Gestaltung
und Mobilität GmbH, Mainz

Die Barrierefreiheit des europäischen Bahnverkehrs ist von der EU geregelt. Allerdings: Wer die Bahn benutzen will, darf das nicht mit jedem Rollstuhl. Dr. Volker Sieger präsentierte die Verordnungen mit sehr kritischen Anmerkungen.

Die Richtlinie 2001/85/EG trat im Jahr 2002 in Kraft. Die Fristen für die Umsetzung in nationales Recht liefen 2004/2005 aus. Sie regelt die Zulassung und Inbetriebnahme von Autobussen. Sieger: „Die EU-Bus-Richtlinie ist letzten Endes eine technische Richtlinie für die Sicherheit von Autobussen.“ Sie unterscheidet Busse nach Einsatzort und Größe. Klasse 1 für Stadtverkehr, 2 Überlandverkehr, 3 Reisebusse, dann Busse mit weniger als 22 Sitzen, A mit und B ohne Stehplätze.

Der allgemeine Teil gilt für alle Busse. Der Anhang 7 definiert technische Vorgaben für die Nutzung von Menschen mit Mobilitätshilfen. „Das gilt für Stadtlinienautobusse und ist nicht obligatorisch für alle anderen. Es sei denn, Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen sind vorhanden“.

Erst am 3.12.2009 tritt die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in Kraft. Sie regelt generell die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Kapitel 5 widmet sich den Rechten von Personen mit Mobilitätseinschränkungen.

Sieger: „Der Anspruch auf Beförderung ist eine ganz zentrale Bestimmung.“ Diskriminierungsfreie Zugangswege sind unter aktiver Beteiligung von Vertretungen behinderter Menschen zu schaffen.“ Verweigerung der Buchung aufgrund einer Behinderung ist ebenso verboten wie ein Aufpreis. „Wichtig ist, dass es keine Verpflichtung zur Begleitung gibt.“

Zentral: Anspruch auf Beförderung

Auf Anfrage müssen Informationen über Zugangswege zur Verfügung gestellt werden. Aber, so Sieger, „die barrierefreie Information soll erst in einer technischer Spezifikation 2010 geregelt werden.“

Ein wesentliches Problem dieser Verordnung ist die Formulierung „nach besten Kräften“, die mehrfach vorkommt. Das betrifft etwa die Hilfeleistung im Zug. Für Hilfe am Bahnhof mit Personal gilt als Voraussetzung die Anmeldung 48 Stunden vor Reiseantritt. Ist diese Hilfeleistung nicht möglich, muss es Information über den nächstgelegenen Bahnhof mit dieser Leistung geben.

Nur nach besten Kräften

Die Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Fahrzeugen ist über die TSI PRM (Technical Specification for Interoperability - Persons with Reduced Mobility) definiert. Sie gilt seit 1.7.2008 und regelt die technischen Anforderungen für die Berücksichtigung der Belange mobilitätsein-geschränkter Menschen im transeuropäischen Eisenbahnsystem (konventionell und Hochgeschwindigkeit). Sieger: „Sie ist damit eigentlich nur begrenzt gültig, aber Fahrzeughersteller und -designer halten sich daran. Somit schlägt sie durch bis zum Regionalverkehr.“

Die Behindertenverbände hatten keine Möglichkeit der Mitarbeit, sie konnten lediglich schriftliche Stellungnahmen abgeben. „Genau das hat auch zu Unzulänglichkeit geführt. Eine Reihe von kritischen Punkten ergeben in absehbarer Zeit Überarbeitungsbedarf.“

Laut dieser Regelung müssen neue Bahnstationen mit weniger als 1000 Reisenden pro Tag weder Rampen noch Aufzüge einbauen, wenn der nächste zugängliche Bahnhof im Umkreis von 30 km liegt. Sieger: „Das sieht nach einer Lex DB aus: Wir haben genau diese Regelung in Deutschland. Die Deutsche Bahn dürfte sich hier durchgesetzt haben.“

Einstieghilfen sind nicht grundsätzlich vorzusehen. Es sei denn, der Restspalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug beträgt mehr als 75 mm und die Resthöhe mehr als 50 mm. „Sie wissen so gut wie ich: Die durchschnittliche Radbreite eines Rollstuhls beträgt 35-40 mm.“ Auch hier gilt die 30 km-Regelung.

Rampenneigungen dürfen laut TSI PRM 18 Prozent betragen. Ebenso problematisch sind Regelungen zum Wendekreis für Rollstühle. Sie betragen 1500 mm im Zug. Vor einem WC müssen 700 mm Freiraum sein, ein Wendekreis ist nicht definiert. Sieger: „Es heißt nur, ein Rollstuhl muss hineinkommen. Hier gibt es eine technisch ziemlich obskure Regelung: Irgendjemand hat ein WC gezeichnet, daneben einen Rollstuhl. Das ist sozusagen die technische Vorgabe.“

Obskure Zeichnung als Vorgabe

Den kritischsten Punkt hob sich Sieger für den Schluss seines Beitrages auf. „Die TSI PRM erdreistet sich, Anforderungen an Rollstühle zu benennen. Obwohl Rollstühle weltweit genormt sind, sagt uns die TSI PRM wie ein Rollstuhl auszusehen hat. Das ist alles andere als eine technische Spezifikation, sondern der Versuch, bestehende Systeme als einigermaßen barrierefrei zu definieren. Rollstühle, die nicht passen, sind eben nicht kompatibel.“

Schlichtungsverfahren: Motor des Gleichstellungsrechts

Hofrat Dr. Günther Schuster

Leiter des Bundessozialamtes

Mit Fallbeispielen erläuterte Dr. Schuster, wie die Barrierefreiheit von Verkehrsmitteln über das Schlichtungsverfahren beeinflusst wird. Zuvor brachte er einen Überblick über das Verfahren selbst.

Personen, die sich diskriminiert fühlen, können ihre Ansprüche nach dem Bundes-Behinderten-Gleichstellungsgesetz vor Gericht geltend machen. Zwingend vorgeschrieben sind davor Schlichtungsverfahren. Dafür zuständig ist das Bundessozialamt mit seinen Landesstellen.

Die Einleitung eines Verfahrens ist einfach. Die Diskriminierung muss nur formlos beschrieben werden. Die diskriminierende Organisation wird daraufhin zu einem Schlichtungsgespräch eingeladen. Schuster: „Der Schlichtungswerber muss ein Ziel nennen. Das kann eine Entschuldigung sein, das kann eine Verhaltensänderung oder die Setzung von konkreten Maßnahmen sein.“ Gibt es am Ende des Verfahrens keine Einigung, hat der Schlichtungswerber die Möglichkeit, sein Anliegen vor Gericht zu bringen.

Die im Gesetz verankerte Möglichkeit der kostenlosen Mediation wurde bislang nur in neun Verfahren genutzt.

Schuster brachte statistische Eckdaten der bisherigen Verfahren. „Wir nähern uns der 400er-Marke. Den Wert des Vorjahres haben wir Ende Oktober bereits erreicht.“ Zu Beginn hatten zwei Drittel der Verfahren arbeitsrechtliche Hintergründe. Eine Annäherung der Verfahren aus allen anderen Lebensbereichen zeichne sich ab, so Schuster. „Ich muss aber relativierend dazusagen, dass es einige Personen gibt, die in diesem Bereich mehrere Schlichtungsverfahren eingebracht haben. Dagegen steht bei arbeitsrechtlichen Verfahren jedes für eine eigene Geschichte und eine eigene Person“.

Mehr Verfahren abseits der Arbeit, aber ...

Auffällig sei auch, dass mit einem Drittel Einigungen im arbeitsrechtlichen Bereich die Zahl deutlich unter den anderen Bereichen liegt. „Kritisch muss man schon sagen - da reden wir über Einigungen, aber noch nicht über Erfüllungen.“ Inwieweit Zusagen auch eingehalten werden, könne er nicht sagen. Hier, so Schuster, werde die anstehende Evaluierung des Gleichstellungspaketes einen Schwerpunkt setzen.

Die fünf Fallbeispiele gliederte Schuster in drei Bereiche: die Barrierefreiheit des Verkehrsmittels an sich, die Beförderungs-

bedingungen und die Qualität der Beförderung. In allen Fällen seien RollstuhlfahrerInnen die SchlichtungswerberInnen.

Der erster Fall stammt aus Mai 2006: Ein Verkehrsmittel hat den Betrieb aufgenommen, wurde aber trotz technischer Möglichkeit nicht mit einem Hebelift ausgestattet. Die Zulassung erfolgte schon 2005 und war daher nicht vom Gleichstellungsrecht erfasst. Schuster: „Es gab keine Einigung. Der Anbieter zeigte keine Bereitschaft, über das Gesetz hinaus etwas zu tun.“

Der zweite Fall: Eine Rollstuhlfahrerin buchte einen Flug, die Buchung wurde akzeptiert. Die Fluglinie verweigerte aber die Beförderung des Elektro-Rollstuhls. Die Begründung: Der Rollstuhl überschreite die vorgeschriebene 30-Kilo-Grenze und es dürfen nur zusammenfaltbare Geräte transportiert werden. „Das ist ein schönes Beispiel für eine mittelbare Diskriminierung: Eine an sich neutrale Vorschrift, die individuell aber zu einer Diskriminierung führt“. Das Ergebnis: Die Fluglinie war zu einer Ausnahme bereit. Die Schlichtungswerberin wollte aber eine Änderung der Geschäftsbedingungen, die abgelehnt wurde. Daher gab es auch in diesem Fall keine Einigung.

Schönes Beispiel für mittelbare Diskriminierung

In einem zweiten Fall hatte der Fahrer eines innerstädtischen Verkehrsmittels einem Benutzer eines Elektro-Rollstuhls den Einstieg verboten. Die Begründung war auch hier das Gewicht und mögliche Schäden an der Anlage. Die angebotene Entschuldigung als Kompensation war dem Schlichtungswerber zu wenig, er wollte eine grundsätzliche Änderung erzielen. „Hier gab es ein Klagsverfahren, dem in erster Instanz entsprochen wurde“, berichtete Schuster. „Der endgültige Ausgang ist noch offen, weil es ein Berufungsverfahren gibt.“

Ein weiteres Verfahren ist im Ausgang noch offen. Eine Reise wurde gebucht, dem Anbieter wurden die speziellen Bedürfnisse genannt. Am Tag vor Reisebeginn wurde vom Anbieter noch einmal bestätigt, dass alles klappen würde. Bei der Reise selbst wurden die Vereinbarungen aber nur bruchstückhaft eingehalten. Der Zugang zum Verkehrsmittel war zwar möglich, die Innenausstattung hatte aber nicht die zugesagte Qualität. Das führte sogar zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen des Schlichtungswerbers.

Im letzten Fallbeispiel berichtete Schuster von einem Rollstuhlfahrer, der ein Sonderangebot über das Internet buchte. Er meldete dabei seine individuellen Bedürfnisse an, woraufhin seine Buchung zunächst für diesen Termin nicht akzeptiert wurde. Ihm wurde ein anderer Termin angeboten, dessen Preis aber deutlich über dem Sonderangebot lag. Schuster: „Das ist ein klarer Fall von unsachlicher Differenzierung. Der Anbieter war bereit, die Differenz rückzuerstatten. Es gab somit eine Einigung.“

Unsachliche Differenzierung

Schuster abschließend: „Ich glaube, dass Schlichtungen ein Motor des Gleichstellungsrechts sein können. Über die individuellen Situationen hinaus gibt es Reaktionen, dass grundsätzlich Abläufe überdacht werden und in allgemeinen Maßnahmen umgesetzt werden. Aber Schlichtungen alleine können das Gleichstellungsrecht nicht weiter entwickeln.“

Thematische und atmosphärische Fortschritte

Mag. Liliana Prerowsky

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Seit 1996 arbeitet Mag. Liliana Prerowsky im Verkehrsministerium. Sie leitet aus dem Vergleich von zwei Broschüren positive Veränderungen im Hinblick auf barrierefreien Verkehr ab.

Im Jahr 2005 erschien die Broschüre „Straßenraum für alle“. 2008 wurde „Barrierefreie Mobilität“ herausgegeben. „Obwohl nur drei Jahre zwischen diesen Veröffentlichungen liegen“, so Prerowsky, „ist doch ein klarer Fortschritt erkennbar.“ Schon thematisch seien die Unterschiede deutlich. „Im Jahr 2005 hatten wir nicht allzu viele gesetzliche Grundlagen in der Hand. Wir bezogen uns daher auf die Antidiskriminierungsklausel im Artikel 7 der Bundesverfassung.“ In der Broschüre wird auch auf das allgemeine Verkehrsprogramm verwiesen, mit dem die Zahl der Unfälle und Toten gesenkt werden sollte. „Experten haben die Schwierigkeiten für behinderte Menschen allgemein beschrieben.“ Auch auf Details wie Straßenübergänge und Briefkästen wurde eingegangen und daraus konkrete Anleitungen für Planungsansätze entwickelt.

Erste Planungsansätze

„Die zweite Broschüre ist schon wesentlich konkreter. Wir hatten das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, das Schlichtungsverfahren, die Etappenpläne.“ Als eines der positiven Beispiele wurde der Bahnhof in Graz angeführt. Prerowsky: „Wir haben ihn besichtigt und waren eigentlich recht begeistert.“

Auch atmosphärische Unterschiede seien deutlich. Prerowsky: „Da hat sich ein gesellschaftlicher Wandel vollzogen, wenn auch ein geringer.“ In der ersten Broschüre wäre alles sehr defensiv beschrieben, meint sie. „Es war sehr appellierend an die Moral der Mitmenschen, doch bitte auf behinderte Menschen Rücksicht zu nehmen.“ Die zweite Broschüre wurde von selbst betroffenen AutorInnen gestaltet. „Das ist sehr offensiv und fordernd.“

Appell an die Moral

Für die Zukunft wünschte sich Prerowsky, die Einklagbarkeit von Gesetzen und Rechten. „Wir werden wahrscheinlich nach den ersten abgelaufenen Fristen Gelegenheit haben, das auch zu tun und Präzedenzfälle zu schaffen.“ Sie forderte mehr bewusstseinsbildende Maßnahmen. „So eine Broschüre sollte es jedes Jahr geben. Es gibt genug zu berichten.“

Die Vernetzung der Organisationen, so Prerowsky, funktioniere mittlerweile recht gut. „Aber ohne persönliches Engagement läuft überhaupt nichts. Dazu braucht man aber auch ein entsprechendes Umfeld.“

Bei der Einbindung in Entscheidungsprozesse habe sich seit dem Beginn ihrer Tätigkeit viel verändert. „Damals war ich bei internationalen Kongressen oft die einzige Behinderte im Saal. Daher gab es oft abstruse Ansätze.“ Die Einbindung von Menschen mit Behinderung nahm seither zwar zu, sei aber noch immer zu gering. „Aber das wird auch noch kommen.“

Ganz konkret: Verkehr in Linz

Prok. Ing. Mag. Albert Waldhör
Leiter der LINZ LINIEN GmbH

Das Thema Barrierefreiheit beschäftigt die Linz Linien GmbH seit etwa 15 Jahren. Im Jahr 1994 wurde eine Arbeitsgruppe mit dem Titel „ungehindert mobil“ eingesetzt. Mittlerweile hat Linz einen äußerst hohen Grad an Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr erreicht.

„In der Arbeitsgruppe waren zunächst 20, 25 Personen. Und dann ist eine Superwelle über uns drüber gegangen“, erinnert sich Waldhör. Die Fülle der Wünsche, Beschwerden und Aufregungen war enorm. „In vielen Terminen haben wir die Themen strukturiert und systematisiert und begonnen, alles Stück für Stück abzuarbeiten. Ziel war eine substanzielle Verbesserung.“

Als „Highlight“ bezeichnete Waldhör die Ausschreibung von Niederflurstraßenbahnen der Firma Bombardier. Mit einer Gruppe von RollstuhlfahrerInnen arbeitete er an einem Modell im Werk an einem barrierefreien Einstieg. „Eines war klar: Alles was Technik ist, ist anfällig und funktioniert dann nicht, wenn man's braucht.“ Zwei Jahre darauf ging der Cityrunner in Betrieb. „Das hat Geld gekostet, aber das ist in unserer Branche in Wahrheit kein Argument gegen Barrierefreiheit, auch wenn wir's immer wieder zielgerichtet verwenden. Verkehrsunternehmen, speziell innerstädtische, sind immer defizitär.“

Geld in Wahrheit kein Argument

Die nächste Möglichkeit, den Linzer Verkehr barrierefrei zu gestalten, war die Unterfahrung des Linzer Hauptbahnhofs mit Straßenbahnen. Alle Planungen fanden in Zusammenarbeit mit Behindertenvertretern statt. „Es war unglaublich schwierig, in Aufzügen die senkrecht eingebauten Tasten waagrecht einbauen. Es hat Monate gedauert, bis die Lifthersteller das gemacht haben, weil das nie zuvor verlangt wurde.“

Als sehr spannendes und europaweit erstmaliges Projekt bezeichnete Waldhör die digitale Sprachausgabe an Haltestellen. An 400 Haltepunkten gibt es dynamische Fahrgastanzeigen. Gemeinsam mit einer Linzer Firma wurde ein Elektronikbaustein entwickelt, der schriftliche in sprachliche Information übersetzt. Blinde Menschen können ihn mit einem Handfunkgerät aktivieren. Mittlerweile wurden 30 Sender eingebaut, die Standortauswahl wurde mit blinden Menschen besprochen. „Es sind nicht alle Haltestellen, weil auch das eine Frage des Geldes ist. Ein Standort kostet 5000 bis 10.000 Euro.“

„Zwischendurch wurde ein kleines aber feines Projekt für blinde Mitbürger realisiert“. Über die Liniennetzpläne an allen Haltestellen

wurden transparente Folien mit Braille-Schrift angebracht. „Das ist relativ einfach und kostengünstig. Der Nachteil: Irregeleitete Menschen zünden sie an, reißen sie heraus oder machen sie sonst unbrauchbar. Es ist ein hoher Aufwand, sie immer wieder auszutauschen.“

Irregeleitete Menschen

Ein wunder Punkt sei die mangelnde Lesbarkeit der neuen LED-Anzeigen außen auf den Fahrzeugen. „Dazu kommt das Fahrzeugdesign: die Glasscheiben darüber verursachen Spiegelungen und nehmen Kontrast weg.“ Waldhör versprach, dass bei den nächsten Garnituren die leuchtstärksten LED-Anzeigen zum Einsatz kommen werden.

Seit 1988 betreiben die Linz Linien flächendeckend samt 13 Umlandgemeinden ein Anrufsammeltaxi zu einem sehr günstigen Tarif. RollstuhlfahrerInnen wollten es nutzen und nicht auf Organisationen wie den Samariterbund angewiesen sein. „Das war ein langwieriges Thema. Zuerst die Fahrzeugtechnik. Dann die Taxifahrer, die keine Plätze verlieren wollten. Aber seit einem Jahr sind zwei Fahrzeuge in Betrieb.“

Die Bahn auf den Ausflugsberg der LinzerInnen, die Pöstlingberg-Bahn, ist 110 Jahre alt. Sie war dringend renovierungsbedürftig. „Das Gleichstellungsgesetz hat uns sehr geholfen.“ Die gesamte Anlage samt den Fahrzeugen wurde unter Denkmalschutz gestellt. „Wir waren in einer Pattsituation: zwei Gesetzesmaterien standen im Widerspruch zu einander.“ Die Kompromisslösung: neue Niederflugwagen wurden gekauft und alte restauriert. Einmal pro Stunde fährt ein historischer Zug, zweimal ein neuer. "Sozusagen 2 : 1 für Menschen mit Behinderung.“

Gesetze im Widerspruch

Waldhör abschließend: „Man braucht als Betreiber den Mut, Bewährtes zu behalten und trotzdem innovativ zu denken und zu handeln.“

Barrierefrei kostet nicht viel

DI Herbert Mayer

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

Über die besonderen Probleme einer Privatbahn im ländlichen Raum berichtete DI Herbert Mayer. Nicht die Barrierefreiheit selbst sei ein Problem, sondern völlig veraltete Bahnhöfe und Fahrzeuge.

Die Raaber Bahn bewegt sich im Grenzgebiet Ungarn-Burgenland. Sie gehört mehrheitlich dem ungarischen Staat, zu etwa einem Drittel der Republik Österreich. Zum Betrieb gehört auch die Neusiedler Seebahn AG. Nur 70 km Bahnstrecke liegen in Österreich, etwa 230 km in Ungarn. Pro Haltestelle hat die Bahn selten mehr als 300 Fahrgäste am Tag.

2006 wurde ein Maßnahmenplan verabschiedet. Etliche allgemeine mobilitätserleichternde Maßnahmen werden in den nächsten Jahren überall durchgeführt. Andere werden auf bestimmte Bahnhöfe beschränkt.

Problematischer als die Infrastruktur seien die Fahrzeuge, so Mayer. „Manche sind nur teilweise als barrierefrei zu bezeichnen. Wir haben aber auch Fahrzeuge, die überhaupt nicht barrierefrei sind und es auch nie werden.“ Die Fahrzeuge können aufgrund der hohen Beschaffungskosten nicht so schnell ausgetauscht werden, wie sich Mayer das wünscht. Zudem müssen sie mit den Fahrzeugen von Kooperationspartnern kompatibel sein.

... werden nie barrierefrei

Anhand einer Reihe von Fotos präsentierte Mayer die ersten innovativen Maßnahmen. Im Bahnhof Neufeld an der Leitha wird momentan ein Blindenakustiksystem eingebaut. „Die schienengleichen Übergänge zu den Bahnsteigen sind hier ein Problem. Der Zugbegleiter muss blinde Personen aus Sicherheitsgründen über die Gleisanlagen bringen.“ Der gesamte Bahnhof wurde modernisiert. „Das Gesamtpaket kostet 1,1 Millionen Euro. Die Gesamtmaßnahmen für Barrierefreiheit nur 25.000 Euro. Dabei zähle ich aber Bahnsteigerhöhungen, Zugangsrampen und mehr nicht dazu, weil wir das ohnehin brauchen.“

Im Bahnhof Münchhof-Halbthurn wird eine Bedarfshaltemeldeanlage eingerichtet. „Der Zug fährt im Normalfall durch, wenn nicht ein Fahrgast auf den Knopf drückt.“ Auch diese Anlage wird barrierefrei gestaltet.

An den Fahrkartenschaltern der Raaber Bahn wurden Induktionsanlagen eingerichtet. Mayer: „Mit 500 Euro ist man da dabei. Eine Summe, die jedes Unternehmen verschmerzen kann.“

Summe zu verschmerzen

Das Hauptproblem der Bahn: Fast alle Bahnhöfe stehen zum Umbau an. „Wir haben viel zu enge Bahnsteige. Ich muss schon Angst haben, wenn eine Mutter mit Kinderwagen unterwegs ist.“ Ohne Gesamtumbau ist es nicht möglich, Barrierefreiheit zu erreichen. „Die Kosten für Barrierefreiheit allein sind nicht hoch. Aber wir müssen den Gesamtumbau finanzieren. Laut Privatbahngesetz müssen wir von den Kosten die Hälfte aus Eigenmitteln aufbringen, und das übersteigt unsere Möglichkeiten.“

Bei manchen Bahnhöfen spielt der zur Verfügung stehende Platz eine große Rolle. „Die örtlichen Gegebenheiten schränken den Bahnsteig in seiner Breite ein. Blindenleitsysteme können wir eigentlich nicht mehr unterbringen.“ Ähnlich verhält es sich mit Toiletten. „Wir müssen sie mit den Damentoiletten kombinieren, die aber nicht zugesperrt werden. Und da haben wir dann ein zusätzliches Problem mit Vandalismus.“

eigentlich kein Platz

Die schienengleichen Übergänge zu den Bahnsteigen seien zunächst ein Vorteil. „Barrierefreiheit ist schneller umzusetzen, wir brauchen keine Aufzüge oder Unterführungen.“ Zum Problem werden sie bei Bahnübergängen. Die Systeme zur Spurrillenfüllung seien nur auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h zugelassen. „Auf manchen Eisenbahnkreuzungen fahren wir aber schneller.“

Mayer abschließend: „Wir werden den Weg zur Barrierefreiheit konsequent weitergehen. Es ist ein Dienst an allen Kunden, ob sie nun mit Kinderwagen, Fahrrad, Gehhilfe, Koffer mit Rädern oder einem Rollstuhl unsere Linie nutzen.“

Badner Bahn mit speziellen Problemen

Ing. Johannes Prandstätter

Wiener Lokalbahnen

Die Badner Bahn fährt bereits seit dem Jahr 1873, damals noch als Pferdetramway. „Wir fahren heute noch überwiegend auf dieser Strecke, aber damals wurde sicher nicht barrierefrei gebaut.“ Heute benutzen mehr als 30.000 Fahrgäste diese Linie.

Im Leitbild der „Wiener Lokalbahnen AG“ ist die Zufriedenheit der Fahrgäste und Kunden ohne Einschränkung festgeschrieben. „Das ist uns besonders wichtig“, so Prandstätter.

Ein besonderes Problem dieser Bahn, so Prandstätter, sei die gemeinsame Benutzung der Straßenbahnschienen in Wien: „Daher ist sie eine schmalere Linie.“ Der Großteil der Haltestellen sei barrierefrei. „Wir haben aber teilweise große Probleme mit den Umsetzungen der Maßnahmen, die wir uns im Etappenplan auferlegt haben. Bei zwei Haltestellen ist Barrierefreiheit einfach nicht möglich.“

Prandstätter brachte einige Beispiele für diese Problembereiche mit. „Neu Erlaa ist derartig eng, dass wir einen fahrzeuggebundenen Hublift nicht bedienen können. Bei der nächsten Station Schönbrunner Allee ist der Bahnsteig auf der anderen Seite zu eng.“ In den Stationen Gutheil-Schoder-Gasse und Maria Enzersdorf-Südstadt müssen Liftanlagen eingebaut werden.

Einfach zu eng

Als eine der „härtesten Haltestellen“ bezeichnete er Vösendorf-SCS. Eine gesamte Verbreiterung ist notwendig, die Vorarbeiten dafür seien bereits abgeschlossen. „Mit den Betreibern der SCS sind wir mitten in den Verhandlungen über einen barrierefreien Zugang. Ich hoffe, dass wir Mitte nächsten Jahres planerisch wirklich gut durchdachte Möglichkeiten anbieten können.“

Alle anderen Stationen seien „im Prinzip zugänglich“, so Prandstätter.

Erste Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. Im Bahnhof Wiener Neudorf wurde ein taktiles Leitsystem eingebaut, alle weiteren werden folgen. Mehrere Warteräume wurden umgebaut und das Kundendienstzentrum in der Direktion barrierefrei ausgelegt.

In allen Stationen gibt es ein Bahnsteiginformationssystem, das Triebwagen anzeigt. „Momentan verwenden wir ein Kinderwagensymbol, weil die Wagen noch nicht mit Hublift ausgestattet sind.“ Das System dient gleichzeitig als Notrufsäule mit direktem Kontakt zur ständig besetzten Leitstelle. Das wird ergänzt mit der Aufforderung zur Bedienung des Hubliftes. „Sie müssen von unserem Personal bedient werden.“

„Wir haben 20 Stück Hublifte zum nachträglichen Einbau und weitere 4 Triebwagen mit Hublift bestellt. Sobald sie, voraussichtlich 2009, geliefert werden, können wir im 15-Minuten-Takt nach Baden je einen Triebwagen mit Hublift ausrüsten.“ Durch den 2-Richtungs-Betrieb müssen die Wagen beidseitig mit Hubliften ausgestattet werden. Im Inneren der Fahrzeuge muss der Abstellplatz für Rollstühle umgestaltet werden. „Er ist noch zu eng.“

„Zu den Haltestangen und Haltegriffen haben wir verschiedene Meinungen gehört.“ In den älteren Wagen sind sie anthrazitfarben und bieten einen guten Kontrast im Innenraum. „Die zweite Serie ist signalgelb. Der Kontrast ist geringer, aber es ist eben eine Signalfarbe.“

Signalfarbe mit schlechtem Kontrast

Der Internet-Auftritt der gesamten Holding wurde überprüft. „Hier haben wir noch Handlungsbedarf.“

Alle Bahnhöfe und Fahrzeuge sind mit Fahrkartenautomaten ausgestattet. „Derzeit ist am Markt kein taugliches Gerät, vor allem für den Einbau in Fahrzeugen, vorhanden“, so Prandstätter. Aus dem Publikum kam der Hinweis, dass es in Portugal geeignete Automaten gäbe.

„Beim Übergang von technisch nicht gesicherten Eisenbahnkreuzungen braucht es eine generelle Regelung durch das BMVIT“, so Prandstätter. „Wir werden keinen Alleingang machen.“ Die schienengleichen Übergänge zu den Bahnsteigen auf den eigenen Bahnhöfen werden überbrückt. "Ich weiß aber nicht, was die Wiener Linien ähnliche Probleme bei den Straßenbahnschienen bewältigen wollen.“

„Induktionsanlagen zu installieren haben wir vor, die Linzer sind uns weit voraus“, meinte Prandstätter. Und abschließend: „Für Ihre Verbesserungsvorschläge sind wir offen und werden sie nach verfügbaren Mitteln auch umsetzen.“

ÖBB-Stolz: der „Railjet“

Christian Schwarzl
ÖBB

Christian Schwarzl hat sich in den vergangenen 28 Jahren in der ÖBB hinauf gearbeitet. Seit 2005 ist er für barrierefreies Reisen im ÖBB-Personenverkehr verantwortlich. Zum Railjet meint er: "Das ist ein Premiumprodukt. Ich glaube, wir können darauf sehr stolz sein!" Er erläuterte diesen Zug in allen Details.

23 Garnituren des Railjet sind bereits auf Schiene. Sie fahren die Strecke Budapest - Wien - Salzburg - München. Dadurch konnte der ICE-Takt Wien - Graz auf eine Stunde ausgeweitet und der zwei-Stunden-Takt Wien - Villach verbessert werden. Ab 2010 fährt der Railjet die Strecke Wien - Salzburg - Innsbruck - Bregenz - Zürich. Damit wird die ICE-Verbindung Salzburg - Landeck verbessert und der Eurocity Wien - Prag im zwei-Stunden-Takt angeboten. Bis 2014 sollen 77 Railjets unterwegs sein.

„Für die Techniker, die vielleicht auch hier sind: Der Railjet ist 185,5 m lang, fährt eine maximale Geschwindigkeit von 230 km/h und hat ein Leergewicht von 330 Tonnen.“

Stolz ist Schwarzl nicht nur auf die Barrierefreiheit, sondern insgesamt auf dieses neue ÖBB-Angebot. „Wir bieten seit langem wieder drei Klassen an, aber nicht rückwärts gestaffelt, sondern hinauf verbessert.“ Es gibt 16 Plätze in der Premium Class, 73 in der First Class und 316 in der Economy Class.

Drei Klassen: hinauf verbessert

Der barrierefreie Bereich befindet sich im selben Waggon wie das Bistro und der Infopoint und ist an die erste Klasse angeschlossen. Hier ist Platz für drei Rollstühle. „Erstmalig gibt es eigene Steckdosen für Elektro-Rollstühle. Sie sind eigens abgesichert, weil sie wohl mehr Strom brauchen als ein Laptop oder ein Handy.“ Getränke und Speisen werden an den Platz serviert. Es gibt taktile Elemente und Notrufeinrichtungen. „Ganz stolz sind wir auf die fahrzeuggebundenen Einstieghilfen. Ich muss ganz ehrlich sagen, wir wären nicht auf diese Lösungen gekommen, wenn wir nicht von Beginn an Betroffene mit eingebunden hätten. Das gilt auch für die Gestaltung des WC.“

Die Zusammenarbeit begann bereits bei der Erstellung der Vorgaben für die Hersteller. Anschließend wurde ein Holzmodell mit einem Messehublift getestet. Schwarzl: „Trotz der vielen Zeichnungen, Bemühungen und Vorgaben lasen die Fahrzeughersteller manches anders als wir es gemeint haben. Gerade beim WC konnten wir noch viel reparieren.“

Das WC im Detail: Die Spiegel sind nicht geneigt, sondern weit zum Waschbecken hinunter gezogen. Die beiden Notruftasten befinden sich in Sitzhöhe und in Bodennähe. Die Tür ist mit einer Schließaste kraftunterstützt. Die Verriegelung ist manuell: "Gestern haben wir festgestellt, dass wir da noch nachjustieren müssen." Spülung, Wasser und Händetrockner sind über taktile Elemente zu bedienen.

In der Economy Class sind drei Plätze für Blindenführhunde vorgesehen.

Das Fahrgastinformationssystem ist optisch und akustisch. In den Waggons sind dreigeteilte Bildschirme angebracht. Der oberste Bereich nennt Zug- und Waggonnummer und die Strecke. Der mittlere flexible Bereich gibt über die aktuelle Geschwindigkeit und den nächsten Halt Auskunft. Im untersten Bereich ist die gesamte Strecke mit den nächsten Haltebahnhöfen angeführt. „Auch da gibt es noch einen kleinen Nachholbedarf. Die Schrift hätte größer und der Kontrast besser sein können“, meint Schwarzl.

„Der Railjet ist nicht das erste Fahrzeug, das wir barrierefrei gestaltet haben“, erläuterte Schwarzl. Er gab einen ausführlichen Überblick über die letzten Jahre und beschrieb unterschiedliche Fahrzeug-Typen. Mehrfach verwies er darauf, dass gute Lösungen nur in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen behinderter Menschen zustande gekommen sind. Die Arbeit an Modellen aus Holz habe viel dazu beigetragen, Platz optimal auszunutzen.

Auch Schwarzl sprach das „leidige Thema Fahrgastautomaten“ an. Einige wurden tiefer gesetzt. „Wir haben zu einer tariflichen Lösung gegriffen: Wem es aufgrund seiner Behinderung nicht möglich ist, einen Fahrschein an einem Automaten zu lösen, muss im Zug beim Kontrollorgan keinen Aufpreis bezahlen.“ Derzeit laufe ein Projekt mit dem Titel „Ticket for all“, in dem neue Automaten entwickelt werden sollen.

Tarifliche Lösung

Die ÖBB-Website ist nicht barrierefrei. „Sie hat so viel Inhalt, dass ein Relaunch fast nicht machbar ist.“ Die Website soll völlig neu gestaltet werden, erste Meetings habe es dazu schon gegeben.

Im Ticket-Verkauf gibt es bereits neue Lösungen. „Das Handy-Ticketing ist auch für sehbehinderte Kunden einfach zu bedienen.“ Die Bestellung erfolgt über einen Anruf im Call-Center oder ein SMS.

Für die Anmeldung zur Benutzung von Einstiegshilfen oder der Anforderung von Begleitpersonen für blinde Menschen stehen mehrere Möglichkeiten zur Wahl: ein Anruf im Call-Center, ein Email, ein Fax oder die Nutzung des Online-Formulars.

Zum Abschluss sprach Schwarzl ein Thema an, für das er in der nachfolgenden Diskussion heftige Kritik erntete. Von der ÖBB-

Busflotte seien derzeit 46 % barrierefrei zugänglich. Im Jahr 2015 werden 90 % als Niederflurbusse oder mit Hebelift ausgestattet sein. Damit erfüllt die ÖBB aber nicht die gesetzlichen Vorgaben. Am deutlichsten wurde Eduard Riha, Generalsekretär der ÖAR, der den Etappenplan der ÖBB als „Schwachsinn, den wir so auch nie akzeptiert haben“ bezeichnete.

Schwachsinn und Anerkennung

Davon abgesehen erntete Schwarzl aber sehr viel Anerkennung, sowohl für die Maßnahmen des ÖBB Personenverkehrs selbst als auch für seine gute Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen.

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Allinger-Csollich Christa, *Österr. Arbeitsgemeinschaft f. Rehabilitation*
Bacher Mathias,
Bauer Irmgard Dr., *Österr. Arbeitsgemeinschaft f. Rehabilitation*
Bednar Michael, *BM f. Soziales und Konsumentenschutz*
Beigel Manfred DSA, *Jugend am Werk*
Bichler Maria Mag., *ITS - Wien*
Bierbaumer Josef Mag., *ITS - Wien*
Bischof Werner DI, *FH Joanneum GmbH*
Denner Andreas, *ITS - Wien*
Edelmayer Georg DI, *Institut "integriert studieren" - TU-Wien*
Edler-Bischof Evelyne, *FH JOANNEUM GmbH*
Ertl Günther Ing., *Österr. Arbeitsgemeinschaft visuell behinderter Verkehrsteilnehmer*
Feichtinger Herta, *Sprachrohr*
Flöttl Gerhard, *Jugend am Werk*
Fröhlich Walburga MA, *atempo GmbH*
Gibitz Johann Mag., *Behindertenanwaltschaft*
Götzing Kornelia,
Groiss Peter Ing.,
Grundner Maria Rosina Ing., *Österr. Arbeitsgemeinschaft f. Rehabilitation*
Gschwindl Herbert, *CBMF - Club behinderter Menschen u. ihrer Freunde*
Haidlmayr Theresia,
Hallermaier Barbara, *ITS - Wien*
Haupt Herbert Mag., *Behindertenanwaltschaft*
Heinemann Peter, *Österr. Hilfswerk f. Taubblinde u. hochgr. Hör-u. Sehbeh.*
Helwein Thomas DI, *BM für Verkehr, Innovation und Technologie*
Holubarz Eduard Mediator, *Vereinigung seh- u. hörbehinderter Menschen*
Huber Lukas Ing. Vorstand, *Österreichischer Gehörlosenbund*
Kallina Helene, *Österr. MS-Gesellschaft*
Karl Franz Mag., *Universität Wien, Wr. Behindertensportverband*
Kartusch Hania Dr., *ITS Wien*
Kavalirek Willibald, *Kärntner Blindenverband*
Klenner Matthias, *ITS - Wien*
Klopf Franz, *ÖZIV, Landesgruppe Stmk.*
Kolleritsch Mario, *ITS - Wien*
Kremser Wolfgang, *Gemeinsames Verkehrsgremium d. Sehbehinderten- u. Blindenorganisationen d. Ostregion*
Kremser Willibald DI, *HSM, Hilf selbst mit*
Krpata Roland Ing., *Wiener Linien GmbH & CoKG*
Labi Robert DI, *Magistrat der Stadt Wien*
Ladstätter Martin, *BIZEPS - Behindertenberatungsstelle*
Lapp Christine Mag.a Abg. z. NR, *SPÖ Bereichssprecherin f. behinderte Menschen*
Leitinger Georg RR, *ÖZIV-Tirol*
Maass Sandra, *ITS - Wien*
Mayer Ullrike Mag., *ÖBB PV*
Mayerhuber Birgit Mag.a, *ITS - Wien*
Miller-Fahringer Karin Dr., *BM für Soziales und Konsumentenschutz*
Morandell Martin DI, *Austria Research Center GmbH - ARC*
Müllner Linda, *ITS - Wien*
Netzer Guntram Ing., *Montafonerbahn AG*

Niederwieser Alberta, *Seraphisches Liebeswerk, Sozialeinrichtungen BetriebsgmbH*
Nikolic Larissa, *ITS - Wien*
Otten Rianne, *ÖZIV-Tirol*
Peham Andreas, *ITS - Wien*
Pokorny Jürgen, *ITS Wien Laube GmbH*
Pruckner Werner, *Gleichstellungsbeirat der Stadt Klagenfurt*
Ransmayr Maria DI, *Fonds Soziales Wien*
Riha Eduard Generalsekretär, *Österr. Arbeitsgemeinschaft f. Rehabilitation*
Rubisch Max Dr. MR, *BM f. Soziales und Konsumentenschutz*
Singer Eva Mag.a, *ÖVP-Parlamentsklub*
Skowronek Wolfgang DI, *ÖBB Infrastruktur Betrieb AG*
Srb Manfred Dipl.Soz.Arb., *BIZEPS Zentrum für Selbstbestimmtes Leben*
Stadler Erich Mag., *Verkehrsverbund Ost-Region(Vor) GmbH*
Sünder Ernst, *Bundesrechenzentrum GmbH*
Tremml Hubert, *Österr. Post AG, Zentralbehindertenvertretung*
Vavtar Kristin Mag., *Seraphisches Liebeswerk, Sozialeinrichtungen BetriebsgmbH.*
Wagner Britta Mag.a, *Hilfsgemeinschaft d. Blinden u. Sehschwachen Österreichs*
Weiß Helmut, *Behindertenvertretung Post AG*
Weissenbacher Thomas, *Jugend am Werk*
Widl Klaus General-Manager, *CBMF - Club behinderter Menschen u. ihrer Freunde*
Wiesinger Hans Ing., *Verband d. Querschnittgelähmten Österreichs*
Wiesinger Peter DI, *Wiener Linien*
Zimmermann Lena,
Zimmermann Christian, *Wiener Linien*

Referentinnen und Referenten:

Buchinger Erwin Sozialminister Dr., *BMSK*
Mayer Herbert DI, *Raab Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG*
Prandstätter Johannes Ing., *Wiener Lokalbahnen*
Prerowsky Liliana Mag., *BMVIT*
Schnitzer Hedi, *Österreichischer Zivil-Invalidenverband, Bundessekretariat*
Schuster Günther Hofrat Dr., *Bundessozialamt*
Schwarzl Christian, *ÖBB*
Sieger Volker Dr., *Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH*
Waldhör Albert Prok. Ing. Mag., *LINZ LINIEN GmbH*
Williams Anthony Dr., *ÖAR*