
nationaler Umsetzungsplan

gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014

über die technischen
Spezifikationen für die
Interoperabilität bezüglich
der **Zugänglichkeit** des Eisen-
bahnsystems der Union für
Menschen mit Behinderungen
und **Menschen mit**
eingeschränkter Mobilität

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Sektion IV, Gruppe Eisenbahn, Abteilung E 5

Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung	3
2. Aktuelle Situation	5
2.1. Bahnhöfe	5
2.1.1. City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	5
2.1.2. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	7
2.1.3. Montafonerbahn Aktiengesellschaft	20
2.1.4. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft	23
2.1.5. ÖBB Personenverkehr AG	25
2.1.6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)	27
2.1.7. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	30
2.2. Fahrzeuge	37
2.2.1. City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	37
2.2.2. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	39
2.2.3. Montafonerbahn Aktiengesellschaft	42
2.2.4. ÖBB – Personenverkehr AG	43
2.2.5. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)	75
2.2.6. Steiermärkische Landesbahnen	75
2.2.7. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	75
2.2.8. WESTbahn Management GmbH	76
2.3. Betriebliche Regelungen / Bereitstellung von Informationen / Service / Ticketing	77
2.3.1. City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	77
2.3.2. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft:	79
2.3.3. ÖBB Personenverkehr AG	81
2.3.4. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)	87
3. Strategiebestimmung	89
3.1. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft	89
3.2. Raaberbahn AG	90
4. Technische und betriebliche Mittel	92
4.1. Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Bahnhöfen und Fahrzeugen	92
4.1.1. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft	92
4.1.2. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)	93
4.2. Einsatz betrieblicher Maßnahmen als Ausgleich für noch bestehende Zugangsbarrieren	97
5. Finanzierung	97
5.1. vertragliche Vereinbarungen gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU	97
5.2. öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	99
6. Abkürzungen	100
7. Quellen/Literatur	101
8. Ausblick	102

1. Einleitung

Öffentlicher Verkehr ist ein wesentlicher Baustein zur Sicherung unabhängiger und nachhaltiger Mobilität. Für viele Menschen ist es selbstverständlich Öffentlichen Verkehr ohne größere Probleme oder Hindernisse nutzen zu können. Aber es gibt im Öffentlichen Verkehr eine Menge Barrieren, die die Nutzung für viele Menschen erschweren und für manche Menschen sogar unmöglich machen. Besonders Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) treffen oft auf Barrieren im Öffentlichen Verkehr. Der Abbau von Barrieren (im Infrastrukturbereich, im Fahrzeugbereich und bei der Information und Kommunikation) erhöht die Qualität des Öffentlichen Verkehrs und macht den Öffentlichen Verkehr für alle Reisenden (nicht nur für PRM) attraktiver: *„Barrierefreiheit ist essentiell für 10% der Bevölkerung, notwendig für 40% der Bevölkerung und komfortabel für 100% der Bevölkerung“* („Leitfaden für den barrierefreien Verkehr“, bmvit, 2009)

Eine im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz von Statistik Austria durchgeführte Befragung zeigte, dass 26,3% der dauerhaft beeinträchtigten Personen (11,9% immer, 14,4% manchmal) Probleme mit dem öffentlichen Verkehr hatten („Menschen mit Beeinträchtigungen, Ergebnisse der Mikrozensus-Zusatzfragen 4. Quartal 2015“, Statistik Austria, 2016).

Der folgende Umsetzungsplan erfolgt auf Basis des Artikel 8 der VO (EU) Nr. 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM), wonach die Mitgliedstaaten einen nationalen Umsetzungsplan zu erstellen und der Kommission zu notifizieren haben, mit dem Ziel einer schrittweisen Beseitigung aller festgestellten Barrieren der Zugänglichkeit.

In Österreich trat mit 1. Jänner 2006 das Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG), das unter Einbeziehung der Betroffenen erarbeitet wurde, in Kraft. Gemäß Paragraph 4 Absatz 1 darf niemand aufgrund einer Behinderung unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden. Das Gesetz sieht unter anderem auch die Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung bei Um- und Neubauten im gesamten öffentlichen Bereich einschließlich des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsflächen vor. Dabei gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche dann als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. (Paragraph 6 Absatz 5, BGStG). Gemäß § 19 Abs. 10 des BGStG waren Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Verkehrsanlagen oder öffentlichen Verkehrsmitteln verpflichtet, bis 2006 einen Plan zum Abbau von Barrieren für die von ihnen genutzten Einrichtungen, Anlagen und öffentlichen Verkehrsmittel zu erstellen und die etappenweise Umsetzung vorzusehen (Etappenplan Verkehr). Die im vorliegenden nationalen Umsetzungsplan enthaltenen Beiträge der Eisenbahnunternehmen stützten sich oftmals auf diese Etappenpläne Verkehr.

Der Anwendungsbereich der Interoperabilität und somit der VO (EU) Nr. 1300/2014 ist national festgelegt in § 86 Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG) BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015. Dieser umfasst im Hinblick auf die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität die zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörigen Haupt- und vernetzten Nebenbahnen sowie die Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen. Neben dem obligatorischen Anwendungsbereich sind im gegenständlichen Umsetzungsplan auch Maßnahmen enthalten die darüberhinausgehend von einigen Eisenbahnunternehmen gesetzt werden.

Der vorliegende nationale Umsetzungsplan gemäß TSI PRM stützt sich neben weiteren Angaben auf Beiträge folgender Eisenbahnunternehmen:

Name	Anschrift	Website
City Air Terminal Betriebsg.m.b.H.	Office Park 1300 Wien Flughafen	www.cityairporttrain.com
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	www.gkb.at
Montafonerbahn Aktiengesellschaft	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	www.montafonerbahn.at
ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	Praterstern 3 1020 Wien	www.oebb.at/infrastruktur
ÖBB Personenverkehr AG	Am Hauptbahnhof 2 1100 Wien	www.oebb.at
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Str. 20 8020 Graz	www.stlb.at
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at
WESTbahn Management GmbH	Europaplatz 3/Stiege 5 1150 Wien	www.westbahn.at

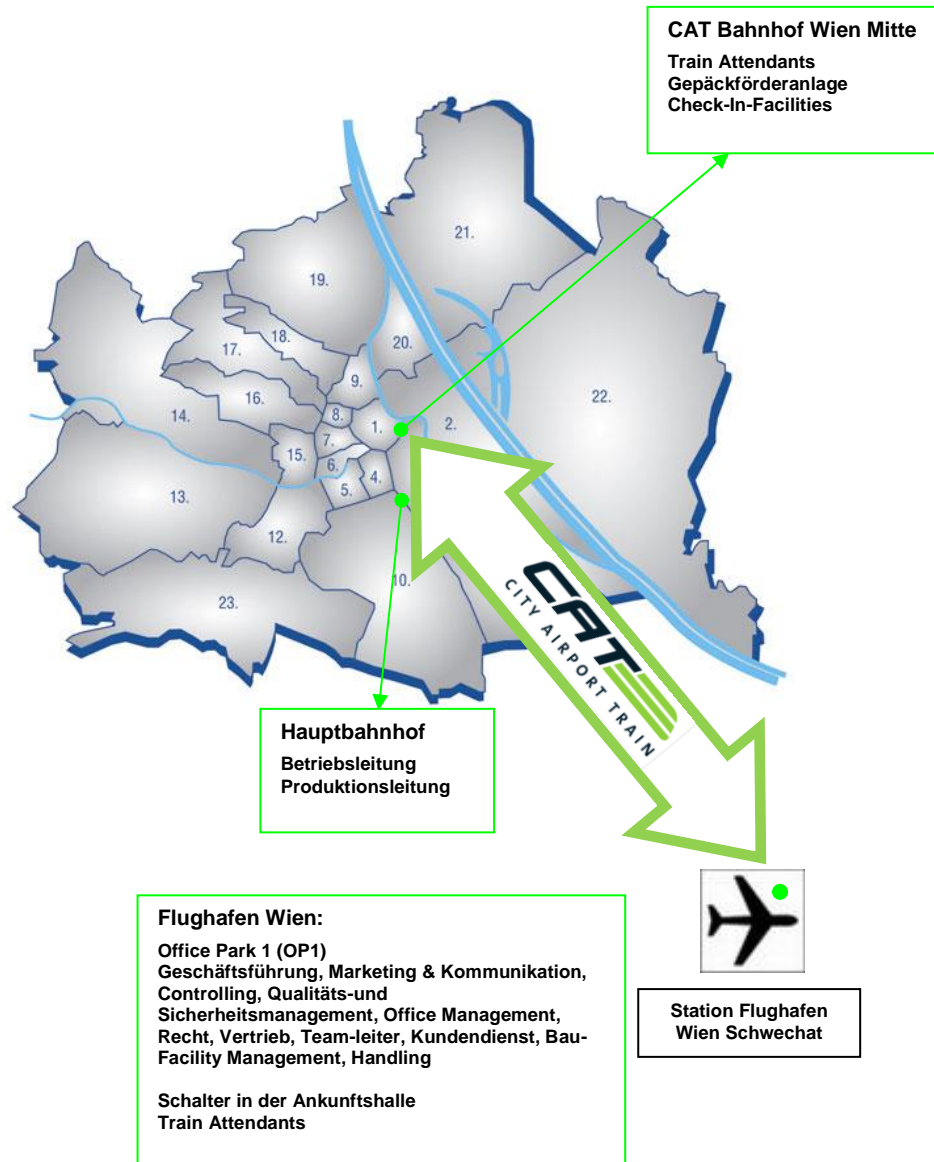
Die Sortierung der Eisenbahnunternehmen im Umsetzungsplan erfolgt unabhängig der Größe des Unternehmens in alphabetischer Reihenfolge.

2. Aktuelle Situation

2.1. Bahnhöfe¹

2.1.1. City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.

CAT – Standorte



CAT bewirtschaftet derzeit 2 Bahnhöfe

- Wien Mitte
- Wien Flughafen

¹ im Sinne des Anwendungsbereiches der TSI PRM „öffentliche Bahnhofsbereiche, die für die Beförderung von Fahrgästen gemäß Nummer 2.1.1 des Anhangs bestimmt sind“

Wien Mitte

Die CAT-Station Wien Mitte besteht aus einem Check – In - Bereich und dem Übergangsbereich zum Bahnsteig 5. Im Check – In – Bereich befindet sich alles auf einer Ebene und ist bequem über das Einkaufszentrum „The Mall“ erreichbar.

Der Bahnsteigbereich (Bahnsteig 5) ist über zwei Lifte, eine Stiege sowie über eine Rolltreppe erreichbar. Die Bahnsteigkante ist in der Variante 550mm über Schienenoberkante ausgeführt und insgesamt 150 m lang.

Der Bahnsteig bietet einige Sitzplätze für Wartende und ebenfalls ausreichend Platz für alle betrieblichen Aktivitäten sowie die Möglichkeit, mittels Rollstuhl in die Fahrzeuge zuzusteigen. Während der Aufenthalte der Züge in den Bahnsteigbereichen befindet sich betriebliches Personal vor Ort, welches im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen unterwiesen ist.

Ein Blindenleitsystem ist auf den Bahnsteigen vorhanden.

Wien Flughafen

Die CAT-Station Wien Flughafen besteht aus einem Übergangsbereich zwischen Ankunftshalle Flughafen zum Bahnsteig 3. Dort befinden sich Automaten zum Erwerb von Fahrkarten.

Der Bahnsteigbereich ist über zwei behindertengerechte Aufzüge, 2 Treppen sowie 2 Rolltreppen, erreichbar. Die Bahnsteigkante ist in der Variante 550mm über Schienenoberkante ausgeführt, was ein bequemes Einsteigen in die Fahrzeuge ermöglicht.

Der Bahnsteig bietet ebenfalls ausreichend Platz für alle betrieblichen Aktivitäten sowie die Möglichkeit, mittels Rollstuhl in die Fahrzeuge zuzusteigen.

Während der Aufenthalte der Züge in den Bahnsteigbereichen befindet sich betriebliches Personal vor Ort, welches im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen unterwiesen ist.

Ein Blindenleitsystem ist am Flughafen vorhanden und führt bis zu den Bahnsteigen.

Maßnahmen für verbesserte Barrierefreiheit

Taktiler Leitsystem in Wien Mitte

In folgenden Bereichen sind taktile Leitsysteme vorhanden:

- Am Flughafen auf den Bahnsteigen hin zu den Rolltreppen
- Wien Mitte im Bahnsteigbereich

In Wien Mitte ist für die Bereiche Schalter, Lounge und Check-In die Installation eines Blindenleitsystems geplant.

Taktiler Informationsboard in Wien Mitte

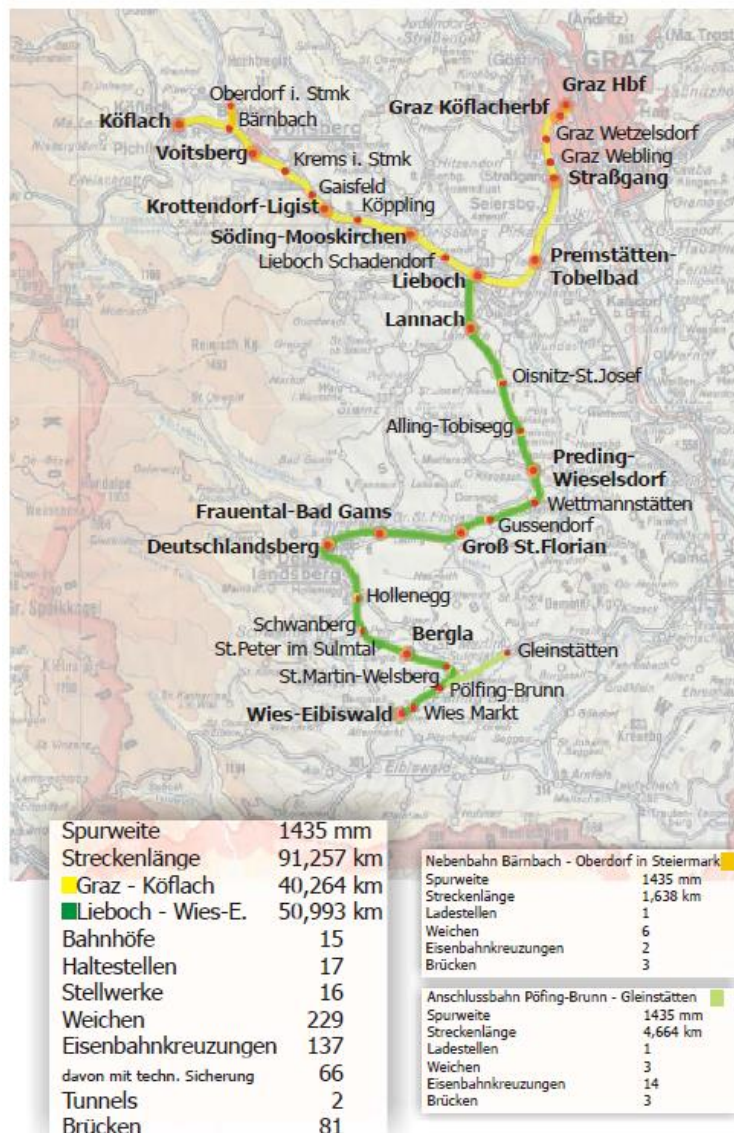
- In der Station in Wien Mitte gibt es einen besetzten Informationsschalter. Menschen mit Behinderung werden so gleich wahrgenommen und können sofort angesprochen werden.
- Zusätzlich ist eine Anzeigefläche für taktile Informationen geplant.

2.1.2. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Die Bahnstrecken Graz – Lieboch – Köflach bzw. Lieboch – Wies-Eibiswald erschließt die Region der Weststeiermark mit den Bezirken Deutschlandsberg (ca. 61.500 Einwohner) und Voitsberg (ca. 53.600 Einwohner).

Die Reisedauer von Graz Hauptbahnhof nach Köflach (S7) beträgt 53 Minuten und von Graz Hauptbahnhof nach Wies-Eibiswald über Lieboch (S61) 84 Minuten (Lieboch bis Wies-Eibiswald 62 Minuten) bzw. von Graz-Hbf nach Wies-Eibiswald über Werndorf (S6) 67 Minuten.

Um den Bewohnern der Region eine gute Anbindung zum Eisenbahnnetz zu ermöglichen, gibt es ein relatives dichtes Haltestellennetz mit einem durchschnittlichen Abstand von 2,6 km.



Durchschnittliche Tagesfrequenz der Verkehrsstationen

Die Daten der letzten Zählung stammen vom Herbst 2015, dabei wurde der Tagesdurchschnitt aller ein- und aussteigenden Bahnreisenden an einer Verkehrsstation durch den Mittelwert aus Zählungen über 24 Stunden an mehreren Werktagen gebildet.

Strecke Graz-Köflach

Verkehrsstation	Tagesfrequenz
Graz Hbf*	6.942
Graz Köflacherbahnhof	519
Graz Wetzelsdorf	455
Graz Webling	367
Graz Straßgang	538
Premstätten-Tobelbad	476
Lieboch	1.131
Lieboch Schadendorf	183
Söding-Mooskirchen	495
Köppling	219
Krottendorf-Ligist	678
Gaisfeld	75
Krems in Steiermark	156
Voitsberg	835
Bärnbach	577
Köflach	1.179

* Der Bahnhof Graz-Hauptbahnhof ist eine Verkehrsstation, die von den ÖBB betrieben wird; der angegebene Wert betrifft nur von der GKB betriebene Züge (S6, S61, S7).

Strecke Lieboch-Wies/Eibiswald

Die Station Lieboch ist zwar Startstation für die Strecke Lieboch-Wies/Eibiswald, wurde aber zur Gänze der Strecke Graz-Köflach zugerechnet.

Verkehrsstation	Tagesfrequenz
Lannach	524
Oisnitz-St.Josef	244
Alling-Tobisegg	43
Preding-Wieselsdorf	198
Wettmannstätten	1.198
Gussendorf	100
Groß St.Florian	540
Frauental-Bad Gams	654
Deutschlandsberg	2.110
Holleneegg	64
Schwanberg	230
St.Peter im Sulmtal	120
St.Martin i.S.-Bergla	155
Dietmannsdorf	44
Pölfing-Brunn	235
Wies Markt	178
Wies-Eibiswald	475

Bestand Bahnsteige

Strecke Graz-Köflach

Stationsname	Stationsart	Bahnsteige	Kantenhöhe	Breite	Bahnsteigoberfläche	Bahnsteigart	Bahnsteigzugang über Gleis möglich
Graz Köflacherbahnhof	Bahnhof	1	38 cm	~ 580 cm	Pflaster	Inselbahnsteig, barrierefrei	nicht notwendig
Graz Wetzelsdorf	Haltestelle	1	38 cm	~ 220 cm	Asphalt	Randbahnsteig	nicht notwendig
Graz Webling	Haltestelle	1	35 cm	~ 220 cm	Asphalt	Randbahnsteig	nicht notwendig
Straßgang	Bahnhof	1	38 cm	~ 680 cm	Pflaster	Mittelbahnsteig	möglich
Premstätten-Tobelbad	Bahnhof	1	55 cm	~ 619 cm	Pflaster	Inselbahnsteig	Nicht möglich
Lieboch	Bahnhof	1	38 cm	~ 655 cm	Pflaster	Inselbahnsteig, barrierefrei	nicht notwendig
Lieboch Schadendorf	Haltestelle	1	36 cm	~ 220 cm	Asphalt	Randbahnsteig	nicht notwendig
Söding-Mooskirchen	Bahnhof	2	55 cm	~ 300 cm	Pflaster	Randbahnsteig, barrierefrei	möglich, mit EKSA gesichert
			55 cm	~ 300 cm	Pflaster	Randbahnsteig, barrierefrei	möglich, mit EKSA gesichert
Köppling	Haltestelle	1	37 cm	~ 230 cm	Asphalt	Randbahnsteig	nicht notwendig
Krottendorf-Ligist	Bahnhof	2	38 cm	~ 240 cm	Pflaster	Randbahnsteig	möglich, mit EKSA gesichert
			55 cm	~ 250 cm	Pflaster	Randbahnsteig, barrierefrei	möglich, mit EKSA gesichert
Gaisfeld	Haltestelle	1	38 cm	~ 260 cm	Asphalt	Randbahnsteig	nicht notwendig
Krems in Steiermark	Haltestelle	1	38 cm	~ 300 cm	Asphalt	Randbahnsteig	nicht notwendig
Voitsberg	Bahnhof	1	36 cm	~ 725 cm	Pflaster	Inselbahnsteig, barrierefrei	nicht notwendig
Bärnbach	Haltestelle	1	32 cm	~ 260 cm	Asphalt	Randbahnsteig	nicht notwendig
Köflach	Bahnhof	1	38 cm	~ 630 cm	Asphalt	Mittelbahnsteig	möglich

Strecke Lieboch-Wies/Eibiswald

Stationsname	Stationsart	Bahnsteige	Kantenhöhe	Breite	Bahnsteigoberfläche	Bahnsteigart	Bahnsteigzugang über Gleis möglich
Lannach	Bahnhof	1	55 cm	~ 460 cm	Pflaster	Mittelbahnsteig	möglich
Oisnitz-St.Josef	Haltestelle	1	38 cm	~ 270 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
Alling-Tobisegg	Haltestelle	1	41 cm	~ 220 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
Preding-Wieselsdorf	Bahnhof	1	40 cm	~ 485 cm	Pflaster	Mittelbahnsteig	möglich
Wettmannstätten*	Bahnhof	2	55 cm	> 300 cm	Pflaster	Inselbahnsteig+ anbahnsteig barrierefrei	nicht notwendig
Gußendorf	Haltestelle	1	31 cm	~ 250 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
Groß St.Florian	Bahnhof	1	40 cm	~ 470 cm	Pflaster	Mittelbahnsteig	möglich
Frauental-Bad Gams	Bahnhof	1	55 cm	~ 300 cm	Pflaster	Ranbahnsteig, barrierefrei	nicht notwendig
Deutschlandsberg	Bahnhof	1	38 cm	~ 680 cm	Pflaster/ Asphalt	Inselbahnsteig	möglich
Holleneegg	Haltestelle	1	37 cm	~ 280 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	möglich
Schwanberg	Haltestelle	1	39 cm	~ 340 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
St.Peter im Sulmtal	Haltestelle	1	39 cm	~ 340 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
St.Martin i.S.- Bergla	Bahnhof	1	39 cm	~ 630 cm	Pflaster	Mittelbahnsteig	möglich
Dietmannsdorf	Haltestelle	1	40 cm	~ 320 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
Pölfing-Brunn	Haltestelle	1	38 cm	~ 300 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
Wies Markt	Haltestelle	1	40 cm	~ 340 cm	Asphalt	Ranbahnsteig	nicht notwendig
Wies-Eibiswald	Bahnhof	2	38 cm	~ 640 cm	Asphalt	Mittelbahnsteig 1-2	möglich
			30 cm	~ 160 cm	Asphalt	Mittelbahnsteig 3	möglich

*Infrastrukturbetreiber: ÖBB

Stationsgebäude

Strecke Graz-Köflach

Stationsname	Aufnahmsgebäude / Warterraum	WC	Beh. Parkplätze	Schalter	Wartekoje Bahnsteigdach zugänglich	Beleuchtung	Lautsprecher	AZA	Wagenstands- anzeiger	Fahrplanaushang	230 V Anschluß	Blindenleitsystem	Hebelifte für Rollstuhlfahrer
Graz Köflacherbahnhof	✓	✓	✓	✓	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	✓	o
Graz Wetzelsdorf	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Graz Webling	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Straßgang	o	o	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Premstätten-Tobelbad	o	o	o	o	x	✓	o	✓	o	✓	✓	✓	o
Lieboch	✓	✓	✓	✓	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	✓
Lieboch Schadendorf	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Söding-Mooskirchen	o	o	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	✓	o
Köppling	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o

Krottendorf-Ligist	o	✓	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	✓	o
Gaisfeld	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Krems in Steiermark	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Voitsberg	✓	✓	✓	✓	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	✓	o
Bärnbach	o	✓	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Köflach	x	x	✓	x	o	✓	o	✓	o	✓	✓	o	✓

Legende: ✓.....vorhanden, barrierefrei o.....nicht vorhanden x.....vorhanden, nicht barrierefrei

Strecke Lieboch-Wies/Eibiswald

Stationsname	Aufnahmsgebäude / Warterraum	WC	Beh. Parkplätze	Schalter	Wartekoje Bahnsteigdach zugänglich	Beleuchtung	Lautsprecher	AZA	Wagenstands- anzeiger	Fahrplanaushang	230 V Anschluss	Blindenleitsystem	Hebelifte für Rollstuhlfahrer
Lannach	o	o	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Oisnitz-St.Josef	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Alling-Tobisegg	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Preding-Wieselsdorf	x	x	o	x	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Wettmannstätten	o	o	✓	o	✓	✓	✓	✓	o	✓	✓	✓	o
Gussendorf	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Groß St.Florian	o	x	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Frauental-Bad Gams	o	✓	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	✓	o
Deutschlandsberg	x	x	✓	x	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	✓
Hollenegg	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Schwanberg	o	o	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
St.Peter im Sulmtal	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
St.Martin i.S.-Bergla	o	o	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	(✓)	o
Dietmannsdorf	o	o	o	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Pölfing-Brunn	o	o	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Wies Markt	o	o	✓	o	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o
Wies-Eibiswald	x	x	✓	x	✓	✓	o	✓	o	✓	✓	o	o

Legende: ✓.....vorhanden, barrierefrei o.....nicht vorhanden x.....vorhanden, nicht barrierefrei
(✓).....teilw. vorhanden

Hebelifte für Rollstuhlfahrer

Um das Einsteigen in Stockzüge auch für Rollstuhlfahrer zu ermöglichen, hat die GKB vier Hebelifte für Rollstuhlfahrer, Typ TA 07, angeschafft.

Die Hebelifte sind in den Bahnhöfen
Köflach
Deutschlandsberg
Lieboch
Graz Köflacherbahnhof
stationiert.



Abbildung 1 Hebelift für Rollstuhlfahrer

Die Bedienung erfolgt von geschultem Personal der GKB.

Seit 2011 wurden die alten Triebwagen der Type VT 70 durch Gelenktriebfahrzeuge der Type GTW ersetzt.



Abbildung 2 Faltrampe



Abbildung 3 Niveaufreier Übergang

Der GTW ist ein Niederflrfahrzeug. Dies ermöglicht bei Bahnsteigen mit einer Mindestbreite von 4 m das Einsteigen über eine Faltrampe und bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ist ein niveaufreies Ein- und Aussteigen möglich.

Beispiele umgesetzter Maßnahmen

Die GKB hat bereits mehrere Stationen (Graz Köflacherbahnhof, Premstätten-Tobelbad (1. Ausbaustufe), Voitsberg, Frauental-Bad Gams) im Sinne des BGStG umgestaltet und eröffnet:



Zielzustand und Zeithorizont

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) plant, möglichst rasch Bahnhöfe und Haltestellen, im Sinne des BGStG zu adaptieren. Dementsprechend ist eine barrierefreie

Gestaltung nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten der GKB im Zuge von Neu- und umfassenden Umbauten geplant.

Bei Um- und Neubauten an Bahnhöfen und Haltestellen hingegen, die von einer niedrigen Anzahl an Personen frequentiert werden (entspricht einer maximalen Anzahl an Benützern von weniger als 2.000 Personen pro Tag), nicht in Landes oder Bundeshauptstädten liegen und keinen Umsteigeknoten auf Hochleistungsstrecken entsprechen

wird bei jetzigem Stand der Technik die Herstellung völliger Barrierefreiheit im Sinne des BGStG eine Abwägung der wirtschaftlichen Zumutbar notwendig sein, wenn sie bloß einen geringfügigen Aufwand überschreiten würde (siehe Erläuterungen zur Regierungsvorlage).

Die GKB wird aber auch an solchen Verkehrsstationen versuchen, im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Zumutbar- und Möglichkeiten, keine neuen Barrieren auf- bzw. bestehende Barrieren abzubauen.

Bis zum Jahr 2022 sind aus derzeitiger Sicht Umbauten der Bahnhöfe Deutschlandsberg sowie Adaptierungen in geringem Umfang vorgesehen. Die GKB bemüht sich jedoch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten die wesentlichen Knotenpunkte im Sinne des BGStG zugänglich zu machen.

Betroffene Stationen

Berücksichtigt man den in der TSI-PRM vorgesehenen Schwellenwert von 1.000 Personen Tagesfrequenz / Verkehrsstation für die Notwendigkeit der vollkommenen Barrierefreiheit, so sind - neben den von den ÖBB betriebenen Stationen - folgende Verkehrsstationen betroffen:

Strecke Graz-Köflach

Bf. Graz Köflacherbahnhof (wichtigster Halt in der Landeshauptstadt) Bf. Lieboch (>1.000 Personen Tagesfrequenz, Umsteigeknoten)

Bf. Voitsberg (Bezirkshauptstadt)

Bf. Köflach (>1.000 Personen Tagesfrequenz)

Strecke Lieboch-Wies/Eibiswald

Bf. Deutschlandsberg (Bezirkshauptstadt, >2.000 Personen Tagesfrequenz)

Zielzustand Stationen

Graz Köflacherbahnhof

Der Graz Köflacherbahnhof wurde in den Jahren 2005-2006 grundlegend umgebaut. Dabei wurden die Grundsätze des barrierefreien Bauens berücksichtigt. Der neue Inselbahnsteig ist über Aufzugsanlagen niveaufrei zu erreichen, ein Blindenleitsystem führt von der Köflachergasse bzw. Alten Poststraße bis auf den Bahnsteig.

Aufgrund des jetzigen Wagenmaterials wurde eine Bahnsteighöhe von 38 cm ausgeführt, wie in fast allen übrigen Stationen. Daher ist geplant, mittels fahrzeuggebundenen Hubliften mobilitätseingeschränkte Menschen den Zutritt zu den Wagen zu ermöglichen.

Der Warteraum sowie die WC-Anlagen wurden ebenfalls auf die Erfordernisse mobilitätseingeschränkter bzw. blinder oder sehingeschränkter Menschen adaptiert. Für höreingeschränkte Menschen wird die Möglichkeit des Einbaus einer Induktionsanlage beim Fahrkartenschalter geprüft und bei technischer und wirtschaftlicher Machbarkeit eingebaut.



Abbildung 4, Bf. Graz Köflacherbahnhof



Abbildung 5, Bf. Graz Köflacherbahnhof



Abbildung 6, Bf. Graz Köflacherbahnhof

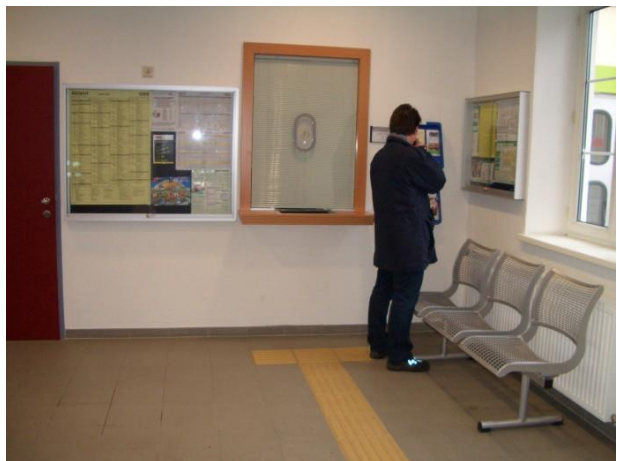


Abbildung 7, Bf. Graz Köflacherbahnhof

Lieboch

Der Bahnhof Lieboch ist ein Bahnhof an der Strecke Graz-Köflach und Ausgangspunkt der Strecke Lieboch-Wies/Eibiswald. Es wurde ein Konzept erarbeitet, um Barrieren abzubauen und 2012 umgesetzt. Der Bahnhof ist seitdem barrierefrei (Inselbahnsteig mit 55cm Bahnsteighöhe, Aufzugsanlage, Blindenleitsystem, Behinderten-WC, Automatische Zugzielanzeige bzw. Fahrgastinfo etc.)



Abbildung 8, Bf. Lieboch



Abbildung 9, Bf. Lieboch



Abbildung 10, Bf. Lieboch

Voitsberg

Der Bahnhof Voitsberg wurde in den Jahren 2004-2006 saniert und revitalisiert. Dabei wurden die Grundsätze des barrierefreien Bauens berücksichtigt, zumal die Lebenshilfe Voitsberg Hauptmieter des neu gestalteten Bahnhofgebäudes ist.

Der neue Inselbahnsteig ist über Aufzugsanlagen niveaufrei zu erreichen, ein Blindenleitsystem führt von der Bushaltestelle bis auf den Bahnsteig.

Aufgrund des jetzigen Wagenmaterials wurde eine Bahnsteighöhe von 38 cm ausgeführt, wie in fast allen übrigen Stationen. Daher ist geplant, mittels fahrzeuggebundenen Hubliften mobilitätseingeschränkte Menschen den Zutritt zu den Wagen zu ermöglichen.

Der Warteraum sowie die WC-Anlagen wurden ebenfalls auf die Erfordernisse mobilitätseingeschränkter bzw. blinder oder seheingeschränkter Menschen adaptiert.

Für höreingeschränkte Menschen wird die Möglichkeit des Einbaus einer Induktionsanlage beim Fahrkartenschalter geprüft und bei technischer und wirtschaftlicher Machbarkeit eingebaut.



Abbildung 11, Bf. Voitsberg



Abbildung 12, Bf. Voitsberg



Abbildung 13, Bf. Voitsberg

Köflach

Der Bahnhof Köflach ist Endbahnhof der Strecke Graz-Köflach. Der Bahnhof erfüllt die Vorgaben für barrierefreies Bauen zur Zeit nicht. Es wurde daher ein Konzept erarbeitet, um diese Barrieren abzubauen. Im Zuge der Neugestaltung der Park&Ride Anlage in den Jahren 2007-2008 wurden, vorhandene Stufen und Treppen durch Rampen ersetzt und so die Zutrittsmöglichkeit zu Warteraum, WC-Anlagen und Fahrkartenschalter geschaffen. Ebenso wurde ein Blindenleitsystem in die Außenanlagen im Bereich des Park&Ride integriert. Der Zugang zum Bahnsteig wird weiterhin schienengleich bleiben, zumal es sich um die Endstation handelt und die Züge vor dem Übergang angehalten werden. Der Übergang wird mit Spurrillenfüller ausgestattet, um ein gefahrloses Überqueren für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erreichen. Für Blinde und Sehingeschränkte Fahrgäste werden betriebliche Maßnahmen zu setzen sein.

Es ist vorgesehen die hochbaulichen Anlagen, insbesondere die WC-Anlagen für die Barrierefreiheit neu zu gestalten. Für höreingeschränkte Menschen wird die Möglichkeit des Einbaus einer Induktionsanlage beim Fahrkartenschalter geprüft und bei technischer und wirtschaftlicher Machbarkeit eingebaut.



Abbildung 14, Bf. Köflach



Abbildung 15, Bf. Köflach

Deutschlandsberg

Der Bahnhof Deutschlandsberg ist ein Bahnhof an der Strecke Lieboch-Wies/Eibiswald und liegt in einer Bezirkshauptstadt. Der Bahnhof erfüllt die Vorgaben für barrierefreies Bauen zur Zeit nicht. Es wurde daher ein Konzept erarbeitet, um diese Barrieren abzubauen. Da dieser Bahnhof im Zuge des Koralmbahnbaus ein neues Stellwerk erhält und dadurch umfassende hochbauliche Umbauten notwendig werden, die auch den bestehenden Warteraum und die bestehenden WC-Anlagen betreffen, wird aus wirtschaftlichen Gründen, die Barrierefreiheit nicht vor 2020 für diese Anlagen erreicht werden können.

Der Bahnsteig ist zur Zeit über einen niveaufreien Zugang über Treppen und einen schienengleichen Übergang erschlossen. Bis etwa 2022 (in Abstimmung mit dem Koralmbahnprojekt) sollen Aufzugsanlagen in Verbindung mit dem bestehenden, niveaufreien Bahnsteigzugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine barrierefreie Zutrittsmöglichkeit zum Bahnsteig schaffen.

Für Blinde bzw. Seheingeschränkte ist die Installation eines Blindenleitsystems bis zum Jahr 2022, im Zuge des Stellwerksumbaues, vorgesehen.

Für höreingeschränkte Menschen wird die Möglichkeit des Einbaus einer Induktionsanlage beim Fahrkartenschalter geprüft und bei wirtschaftlicher und technischer Machbarkeit eingebaut.



Abbildung 16, Bf. Deutschlandsberg



Abbildung 17, Bf. Deutschlandsberg



Abbildung 18, Bf. Deutschlandsberg

Internet

Der Internetauftritt der GKB unter <http://www.gkb.at> enthält neben umfangreichen allgemeinen Informationen auch solche, die zur Benutzung der Verkehrsmittel (Haltepunkte, Fahrpläne, etc.) notwendig sind.

Die Homepage ist für sehingeschränkte Personen als barrierefrei einzustufen und ist in der Anwendbarkeit einfach zu bedienen. Es besteht die Möglichkeit zu einer Druckversion zu wechseln, die von der entsprechenden Software des Anwenders in Sprache umgewandelt wird. Bei der Gestaltung wurde auf die „Zugänglichkeitsrichtlinien für Web-Inhalte 1.0“ Rücksicht genommen. Eine Beratung erfolgte dabei durch BFI Graz.

Weitere Gestaltungen des Internetauftritts der GKB sind derzeit nicht geplant, ständige Verbesserungen auch im Sinne der Barrierefreiheit werden aber durchgeführt.

2.1.3. Montafonerbahn Aktiengesellschaft

Bestandsübersicht Bahnhöfe und Haltestellen:

Hst Bludenz-Moos
 Hst Brunnenfeld-Stallehr
 Hst Lorüns
 Bf St. Anton im Montafon
 Hst Vandans
 Hst Kaltenbrunnen
 Hst Tschagguns
 Bf Schruns

Einrichtungen und Maßnahmen Infrastruktur (im Sinne TSI PRM)

Maßnahmen die im Zuge von baulichen Veränderungen getätigt wurden bzw. welche geplant sind, wurden mit Jahreszahl in Klammer versehen.

1. Haltestelle Bludenz-Moos

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht
 Zugzielanzeiger (2003)
 Blindenleitstreifen auf der gesamten Bahnsteiglänge (2015)

2. Haltestelle Brunnenfeld-Stallehr

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht (2013)
 Blindenleitstreifen auf der gesamten Bahnsteiglänge (2013)
 Zugzielanzeiger (2003)

Geplante Maßnahmen:

Anfrage an Stadt Bludenz bzgl. Einrichtung und Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes beim bestehenden Parkplatz (bis Ende 2017) – Grundfläche des Parkplatzes im Eigentum der Stadt Bludenz

3. Haltestelle Lorüns

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht (2016)
 Blindenleitstreifen auf der gesamten Bahnsteiglänge (2016)
 Zugzielanzeiger (2003)
 „Halt auf Verlangen!“-Einrichtung rollstuhlgerecht angebracht (2016)

Geplante Maßnahmen:

Anfrage an Gmd.Lorüns bzgl. Einrichtung und Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes beim bestehenden Parkplatz (bis Ende 2017) – Grundfläche des Parkplatzes im Eigentum der Gmd Lorüns

4. Bahnhof St. Anton im Montafon

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht
Zugzielanzeiger (2003)
WC-Anlage (ein WC behindertengerecht)

Geplante Maßnahmen:

Einrichtung und Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes (bis Ende 2017)

5. Haltestelle Vandans

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht
Zugzielanzeiger (2003)
WC-Anlage (ein WC behindertengerecht) (2015)
Blindenleitstreifen auf der gesamten Bahnsteiglänge (2015)
Hebelift

Geplante Maßnahmen:

Einrichtung und Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes (bis Ende 2017)

6. Haltestelle Kaltenbrunnen

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht
Zugzielanzeiger (2003)
Blindenleitstreifen auf der gesamten Bahnsteiglänge (2017)

Geplante Maßnahmen:

Einrichtung und Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes (bis Ende 2017)

7. Haltestelle Tschagguns

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht
Zugzielanzeiger (2003)
Behindertengerechte WC-Anlage (2004)

Geplante Maßnahmen:

Einrichtung und Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes (bis Ende 2017)

8. Bahnhof Schruns

Vorhanden Einrichtungen:

Bahnsteig- Zu- und Abgänge rollstuhlgerecht
Zugzielanzeiger (2003)
WC-Anlage (ein WC behindertengerecht)
gekennzeichneter Behinderten- Parkplatz (2016)
Akust. Ansagemöglichkeit (2005)
Hebelift

2.1.4. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft

Zufriedene Fahrgäste sind der Maßstab für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs. In der ÖBB-Infrastruktur AG wird daher an der Modernisierung des Bahnnetzes gearbeitet, um möglichst viele Menschen für die Bahn zu begeistern und zum Umstieg von der Straße auf die Schiene zu gewinnen.

Der vorliegende Umsetzungsplan der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst einen Planungshorizont von 10 Jahren. Die Strategie und die daraus abgeleiteten zukunftsorientierten Maßnahmen unterstützen die schrittweise Beseitigung von Hindernissen in der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Dieser Umsetzungsplan wird regelmäßig, mindestens alle fünf Jahre aktualisiert.

Aktuelle Situation

Mit Stand 31.12.2015 umfasst das Bahnnetz der ÖBB-Infrastruktur AG 1.095 Verkehrsstationen. Der Begriff „Verkehrsstation“ umfasst in diesem Kontext alle öffentlich zugänglichen, der Beförderung von Reisenden dienenden Bahnhofs- bzw. Haltestellenbereiche, die der Verantwortung der ÖBB-Infrastruktur AG unterliegen. Für die Kommunikation mit den Fahrgästen wird die Verkehrsstation auch als Bahnhof bzw. Haltestelle bezeichnet.

Im Jahr 2006 wurde mit Expertinnen und Experten aus Behindertenorganisationen und Verbänden in Umsetzung der Richtlinie 2004/113/EG ein Etappenplan gem. Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) entwickelt, der die Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft darstellt. Gemäß diesem Etappenplan Verkehr wurden Verkehrsstationen aufgrund folgender Kriterien ausgewählt:

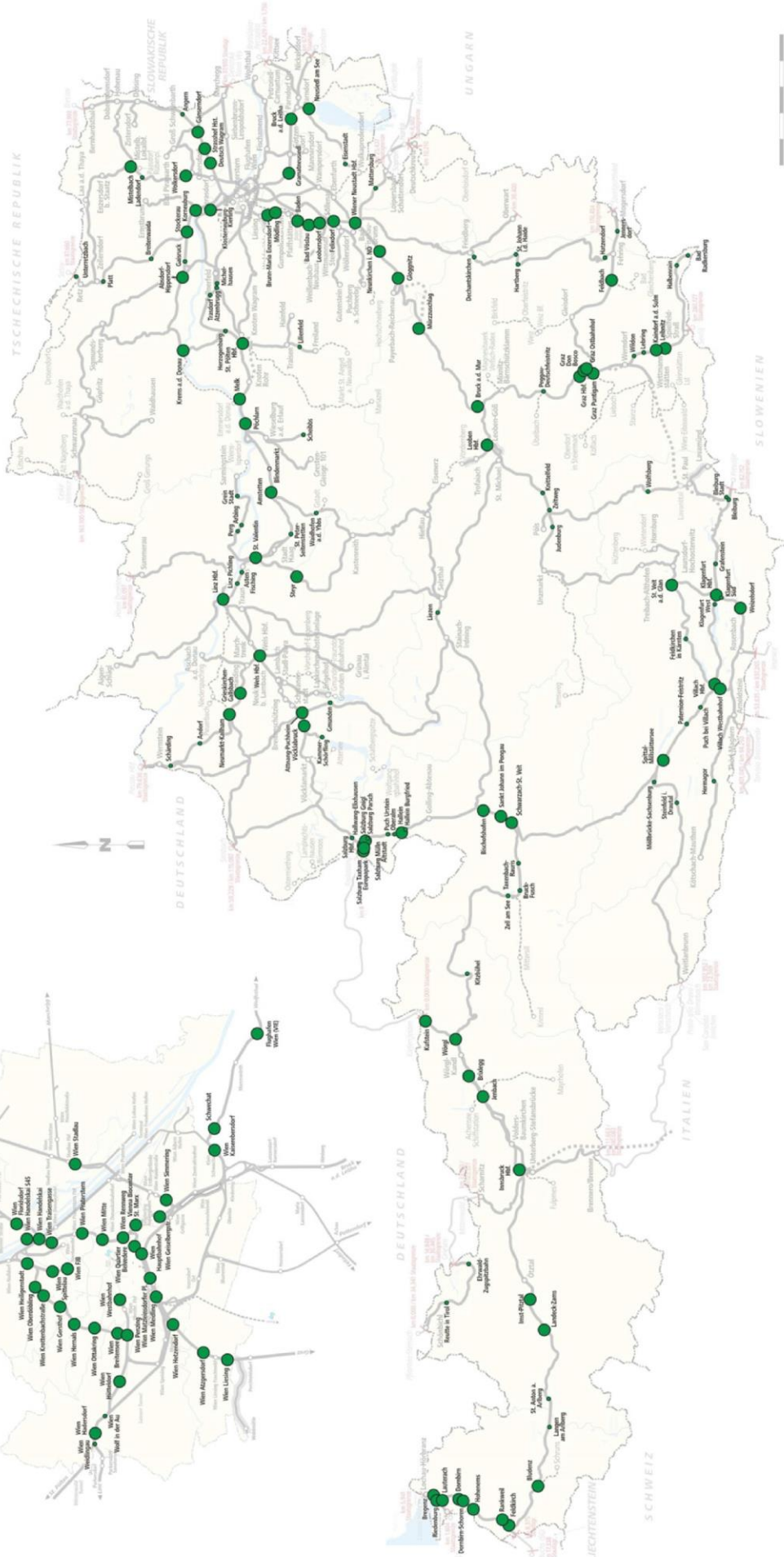
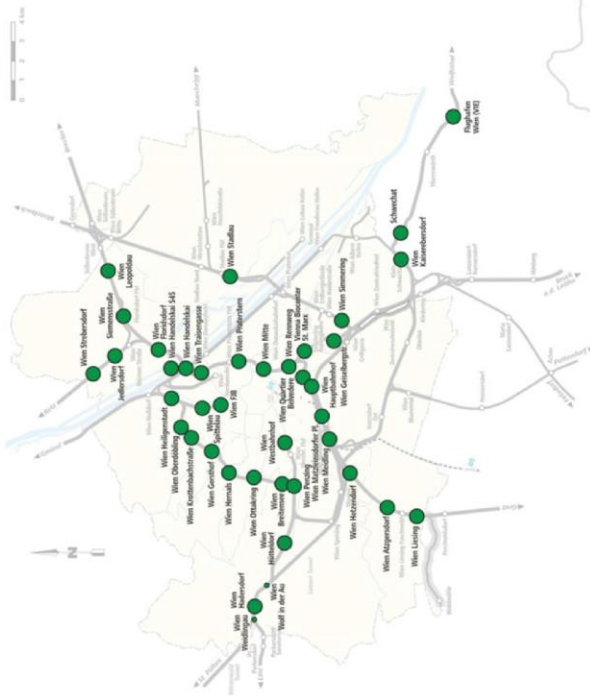
- eine Fahrgastfrequenz von mehr als 2.000 Fahrgästen pro Tag
- wichtigste Verkehrsstationen in Bezirks-/ Landeshauptstädten

Im Zuge des Etappenplanes Verkehr wurden 117 Verkehrsstationen barrierefrei umgebaut. Gleichzeitig wurden über den Etappenplan hinaus 62 weitere Verkehrsstationen im Zuge von Modernisierungsarbeiten umgebaut, so dass heute 179 Verkehrsstationen barrierefrei nutzbar sind. Seit Ende 2015 können somit rund 75% der Fahrgäste barrierefrei reisen.

Bestandsübersicht: Verkehrsstationen

Die folgende Karte zeigt den Umsetzungsstand barrierefreier Verkehrsstationen per 31.12.2015 im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG:

Barrierefreie Verkehrsstationen mit Stand 31.12.2015



179 {
 • < 1000 Reisende
 • > 1000 Reisende

— ohne Trossenangebot
 — Bahnhöfe u. Haltestellen ÖBB
 - - - Bahnhöfe u. Haltestellen Privatbahnen
 - - - Bahnhöfe u. Haltestellen Ausland

0 10 20 30 40 50 km

2.1.5. ÖBB Personenverkehr AG

ÖBB PV Reisezentren

Im Jahr 2015 wurde in Wien Meidling das erste Reisezentrum gemäß VERORDNUNG (EU) Nr. 1300/2014 DER KOMMISSION über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) eröffnet. Alle zukünftigen neuen Reisezentren müssen ohnehin nach diesem Standard errichtet werden.



© ÖBB-PV AG

Auch viele bereits bestehende Reisezentren verfügen über folgende Einrichtungen:

- Blindenleitsystem
- induktive Höranlage
- absenkbarer barrierefreier Ticketschalter

Einbeziehung von Vertreter behinderter Menschen bei Umsetzungen:

Projekte werden in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden, einem Fachexperten zur Barrierefreiheit, und auch mit externen Firmen abgewickelt.

ÖBB PV Lounges

In den Lounges der ÖBB PV AG ist auch ein vollwertiger bedienter Fahrkartenverkauf möglich.

Folgende Lounges wurden bereits barrierefrei umgebaut und eröffnet:

- Wien Hauptbahnhof (Dezember 2014)
- Linz Hauptbahnhof (Dezember 2014)
- Wien Meidling (Dezember 2015)
- Innsbruck Hauptbahnhof (März 2016)
- Graz Hauptbahnhof (Dezember 2016)
- Klagenfurt Hauptbahnhof (Dezember 2016)

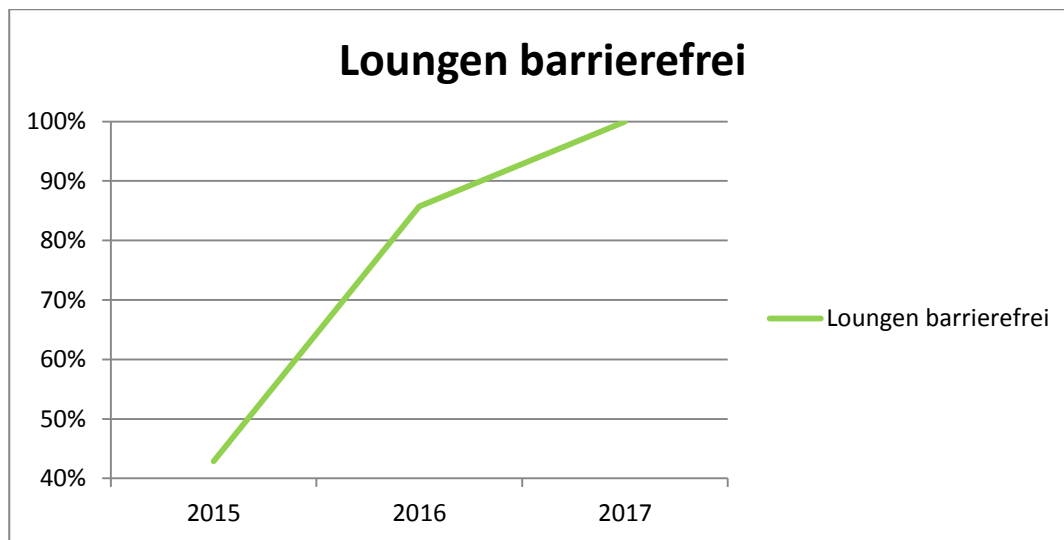
Folgende Lounges befinden sich noch im Umbau:

Salzburg Hauptbahnhof – Fertigstellung **Dezember 2017**



© ÖBB-PV AG

Die Entwicklung der Barrierefreiheit von den Lounges in den nächsten Jahren:



2.1.6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)

Die Aufnahme des Bestands der Raaberbahn AG wurde von Mitarbeitern der Raaberbahn (GB-Technik) durchgeführt und dokumentiert.

Stand der Dokumentation des Bestandes: Oktober/November 2016

Die laufenden Modernisierungen und Ausbauten auf den Bahnhöfen der Raaberbahn Strecke in den letzten Jahren, wurden nun mit dem 25. VCÖ-Mobilitätspreis 2016, in der Kategorie „Öffentlicher Verkehr in der Region“ ausgezeichnet.

Diese Modernisierungen und Ausbauten werden mit den Finanzierungsmittel des mittelfristigen Investitionsprogramms (MIP) durchgeführt.

Bestand Bahnsteige: Strecke Mitte Leithabrücke Neufeld a.d. Leitha - Staatsgrenze bei Baumgarten

Stationsname	Stationsart	Bahnsteigkante	Kantenhöhe	Breite	Bahnsteigoberfläche	Rand- (r) oder Mittelbahnsteig (m)	Bahnsteigzugang über Gleis möglich
Neufeld an der Leitha	Bahnhof	1	55 cm	291 - 315 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich
		2	55 cm	291 - 315 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich
Müllendorf	Bahnhof	1	55 cm	285 – 335 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich
		2	55 cm	285 – 335 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich
Wulkaprodersdorf Bstg 1 geht mit FPW 2016/17 in Betrieb und ersetzt Bstg 4	Bahnhof	1	55 cm	300 cm	Verbundsteinpflaster	r	nicht erforderlich
		2	55 cm	421 - 492 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich
		3	55 cm	421 - 492 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich
		4	25 cm	158 cm	Asphalt	m	möglich
Draßburg	Haltestelle	1	45 cm	290 – 305 cm	Asphalt	r	nicht erforderlich
Baumgarten Mittelbahnsteig geht mit FPW 2016/17 in Betrieb	Bahnhof	1	55 cm	300 – 437 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich
		2	55 cm	300 – 437 cm	Verbundsteinpflaster	m	möglich

FPW: Fahrplanwechsel

Bestand Stationsgebäude: Strecke Mitte Leithabrücke Neufeld a.d. Leitha - Staatsgrenze bei Baumgarten

Stationsname	Aufnahms- gebäude / Warteraum	WC	Behinderten- parkplatz	Schalter	Wartekoje oder Bahnsteig- dach zugänglich	Beleuchtung	Lautsprecher	AZA	Wagenstands- anzeiger	Fahrplan- aushang	230 V Anschluss	Blinden- leitsystem
Neufeld an der Leitha	vorhanden, aber gesperrt	nicht zugänglich für Fahrgäste	vorhanden	nicht vorhanden - Fahrkartenauto mat	2x Wartekoje zugänglich	vorhanden	vorhanden	digitaler Fahrplan- monitor vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhand en	nein Blinden- akustik- system
Müllendorf	vorhanden, aber gesperrt	nicht zugänglich für Fahrgäste	vorhanden	nicht vorhanden - Fahrkartenauto mat	1x Wartekoje zugänglich	vorhanden	vorhanden	digitaler Fahrplan- monitor vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhand en	nein Blinden- akustik- system
Wulkaprodersdorf	Bahnseite zugänglich, Straßenseite 2 Stufen	Bahnseite zugänglich, Straßenseite 2 Stufen, nicht zugänglich	vorhanden	zugänglich (75,5), Fahrkartenauto mat zusätzlich vorhanden	Bahnsteigdach Bstg 2 + 3 zugänglich	vorhanden	vorhanden	digitaler Fahrplan- monitor vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhand en	vorhanden
Draßburg	vorhanden, aber gesperrt	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	Witterungsschutz durch Vordach AG zugänglich	vorhanden	vorhanden	digitaler Fahrplan- monitor vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhand en	vorhanden
Baumgarten	wieder zugänglich mit FPW 2016/17	nicht zugänglich	vorhanden	nicht vorhanden	Bahnsteigdach Bstg 1 + 2 zugänglich	vorhanden	vorhanden	digitaler Fahrplan- monitor vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhand en	vorhanden

2.1.7. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH

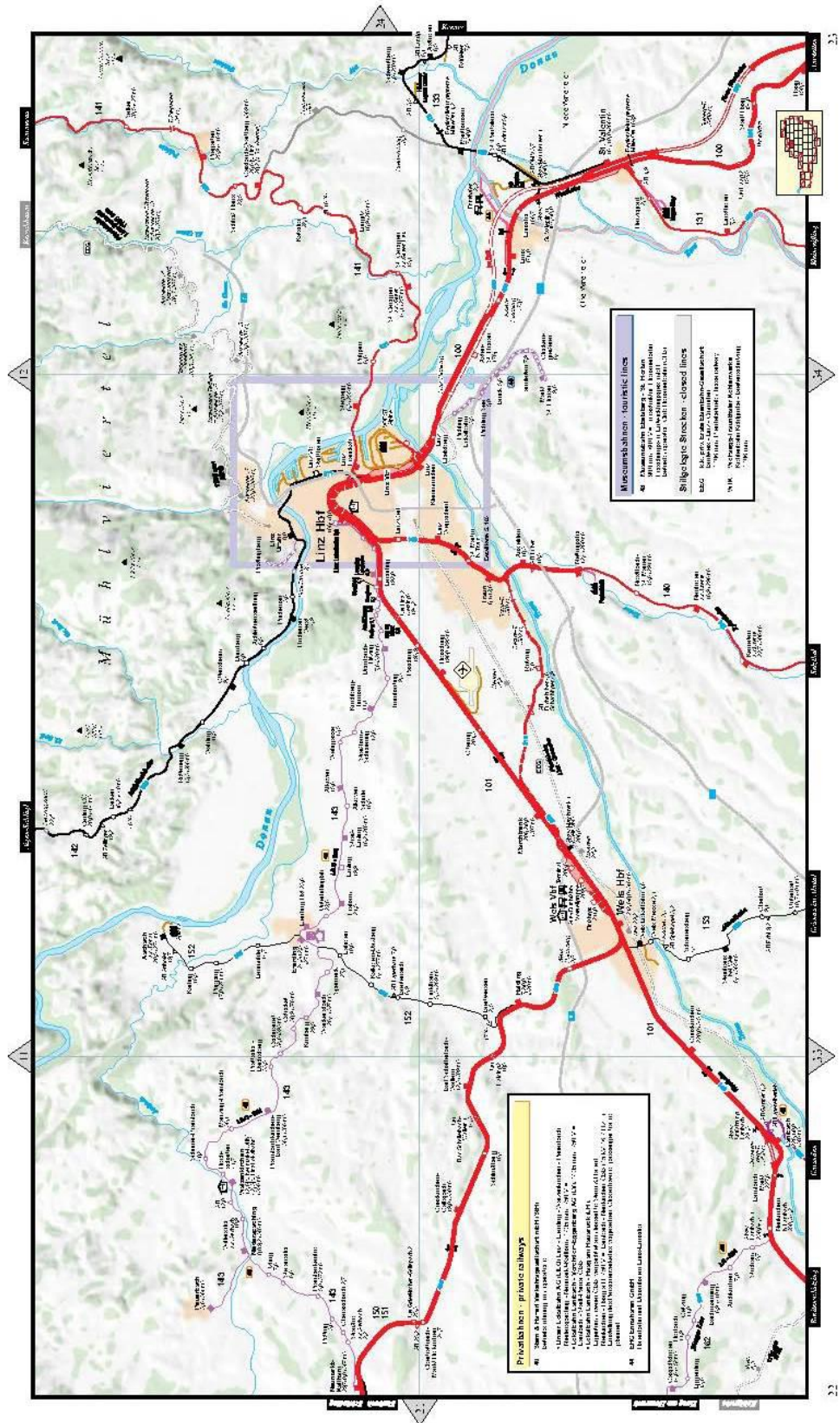
Linzer Lokalbahn AG

Die mit 54,1 % im Eigentum der Stadt Linz, mit 35,3 % im Eigentum der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H., mit 2,6 % im Eigentum der Stadtgemeinde Eferding, mit 7,0 % im Eigentum von Anrainergemeinden und mit 1,0 % im Streubesitz stehende Linzer Lokalbahn AG <LILO> betreibt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einer Spurweite von 1.435 mm mit 750 V Gleichstrom, welches auf einer Streckenlänge von 58,9 km als Stichlinie die Stadt Linz als Landeshauptstadt des Bundeslandes Oberösterreich mit den Orten Eferding und Niederspaching sowie Niederspaching – Peuerbach und Niederspaching – Neumarkt-Kallham als Öffentliche Eisenbahn iSd § 2 EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015 in Form einer vernetzten Nebenbahn iSd § 4 Abs. 2 EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015 verbindet. Mit Ausnahme von gelegentlichen Bedarfsgüterzügen wird gemäß § 1e und 1f EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015 hauptsächlich Personennahverkehr durch das betriebsführende Eisenbahnverkehrsunternehmen Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. mit Sitz in 4810 Gmunden abgewickelt.

Im Hinblick auf das mit 01. Jänner 2006 in Kraft getretene Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGStG, BGBl. I Nr. 82/2005) wurde durch Koordination des Fachverbandes der Schienenbahnen und fachlicher Begleitung durch das BMVIT mit der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation – ÖAR für die Linzer Lokalbahn <LILO> ein Etappenplan erarbeitet und auf dessen Grundlage bis 2015 neun Haltestellen im Zuge von Unterbausanierungen mit Gleisneulage barrierefrei errichtet wurden. Nachdem die Linzer Lokalbahn AG von der ÖAR gemäß dem Etappenplan Ersatzmaßnahmen bis zu einer Streckenlänge von 50 km eingeräumt wurden, erfolgt die Beförderung der mobilitätseingeschränkte Menschen unter Voranmeldung bei der Standortleitung Eferding durch Fahrtendienst bzw. Taxi mit Kleinbussen.

Im Hinblick auf die von Bund und Land Oberösterreich im Zuge der Mittelfristigen Infrastrukturinvestitions- und -instandhaltungsprogramme – MIP zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel kann für die Periode des 8. MIP bis 2019 festgehalten werden, dass im Jahr 2018 die Haltestelle Fraham barrierefrei errichtet werden wird. Auf Grund der Tatsache, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit dem Inkrafttreten der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 genötigt sind verstärkt finanzielle Mittel in die Aufrüstung nichttechnisch gesicherter Eisenbahnkreuzungen mit technischem Kreuzungsschutz zu investieren muss die Errichtung barrierefreier Haltestellen auf die Periode des 9. MIP von 2020 bis 2025 bzw. 10. MIP von 2025 bis 2030 verschoben werden. Nachdem dazu das Einverständnis mit dem Bund (BMVIT) und dem Land OÖ herzustellen ist kann gegenwärtig dazu keine Aussage getroffen werden, welche Haltestellen barrierefrei gestalten werden können.

Kartografische Darstellung der Eisenbahninfrastruktur der Linzer Lokabahn AG <LILO>



Grafische Darstellung der Umsetzung der Barrierefreiheit der Linzer Lokalbahn

km	Betriebsstelle	Barrierefrei mit	Barrierefrei ab														
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
		8. MIP				9. MIP				10. MIP							
0,0	LZ	LINZ HBF	Barrierefrei Betriebsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG														
1,7	Ug	Untergaumberg	Barrierefrei Betriebsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG														
4,0	LE	LEONDING LOKALBAHN															
4,6	sa	Straßfeld															
5,1	Be	Bergham															
5,9	Dü	Am Dürrweg															
6,7	Ru	Rufing															
7,8	DA	DÖRNBACH AUSWEICHE															
8,1	Dh	Dörnbach Hitzing															
9,3	Th	Thurnharting															
11,0	KI	KIRCHBERG-THÜRNAU															
12,8	St	Straßham-Schönering															
13,4	We	Wehrgasse															
15,6	AL	ALKOVEN															
16,6	As	Alkoven Schule															
18,2	SE	STRASZ-EMLING															
19,9	EA	EMLING AUSWEICHE															
21,4	FR	FRAHAM															
22,6	Uh	Unterhillinglah															
23,8	Eg	Eferding Gewerbegebiet															
24,3	EFD	EFERDING															
27,0	Sp	Sperneck															
28,4	WB	WACKERSBACH															
29,4	Kb	Kimberg															
30,9	Gst	Gstocket															
23,6	Gst	Gschnarret															
33,5	PD	PRATTS DORF															
36,1	PR	PRAMBACHKIRCHEN															
38,2	Ma	Manzing-Prambach															
40,2	Sc	Schurrer-Prambach															
41,7	Hs	Hochscharten															
42,3/12,7	WA	WAIZENKIRCHEN															
10,9	Wi	Willersdorf															
9,3/0,0	NI	NIEDERSPACHING															
3,6	PE	PEUERBACH															
7,6	It	Itzling															
6,9	Sd	Stefansdorf															
4,9	Ph	Prambeckenhof															
3,6	Pö	Pötting															
2,7	Oa	Oberaschach															
2,2	So	Straßhof															
1,1	KI	Kledt															
0,1	NEU	NEUMARKT-KALLHAM	Barrierefrei Betriebsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG														

Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg AG

Die mit 73% im Eigentum der Republik Österreich, mit 11% im Eigentum des Landes Oberösterreich, mit 9,4% im Eigentum der Marktgemeinde Lambach, mit 3,3% im Eigentum der Marktgemeinde Vorchdorf und mit 2,7% im Eigentum der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. stehende Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg AG betreibt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einer Spurweite von 1.435 mm mit 750 V Gleichstrom, welches auf einer Streckenlänge von 15,6 km als Stichlinie Lambach mit Vorchdorf als Öffentliche Eisenbahn iSd § 2 EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015 in Form einer vernetzten Nebenbahn iSd § 4 Abs. 2 EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015 verbindet. Mit Ausnahme von gelegentlichen Bedarfsgüterzügen wird gemäß § 1e und 1f EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015 hauptsächlich Personennahverkehr durch das betriebsführende Eisenbahnverkehrs-unternehmen Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. mit Sitz in 4810 Gmunden abgewickelt.

Im Hinblick auf das mit 01. Jänner 2006 in Kraft getretene Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG, BGBl I Nr. 82/2005) wurde durch Koordination des Fachverbandes der Schienenbahnen und fachlicher Begleitung durch das BMVIT mit der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation – ÖAR für die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg ein Etappenplan erarbeitet und auf dessen Grundlage bis 2015 drei Haltestellen im Zuge von Unterbausanierungen mit Gleisneulage barrierefrei errichtet. Nachdem die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg von der ÖAR gemäß dem Etappenplan Ersatzmaßnahmen eingeräumt wurden, erfolgen diese für Menschen mit Mobilitätseinschränkung unter Voranmeldung bei der Standortleitung Vorchdorf-Eggenberg durch Fahrtendienst bzw Taxi mit Kleinbussen.

Im Hinblick auf die von Bund und Land Oberösterreich im Zuge der Mittelfristigen Infrastrukturinvestitions- und -instandhaltungsprogramme – MIP zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel kann für die Periode des 8. MIP bis 2019 festgehalten werden, dass im Jahr 2018 die Haltestelle Feldham barrierefrei errichtet werden wird. Auf Grund der Tatsache, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit dem Inkrafttreten der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 genötigt sind verstärkt finanzielle Mittel in die Aufrüstung nichttechnisch gesicherter Eisenbahnkreuzungen mit technischem Kreuzungsschutz zu investieren muss die Errichtung barrierefreier Haltestellen auf die Periode des 9. MIP von 2020 bis 2025 bzw. 10. MIP von 2025 bis 2030 verschoben werden. Nachdem dazu das Einverständnis mit dem Bund (BMVIT) und dem Land OÖ herzustellen ist kann gegenwärtig dazu keine Aussage getroffen werden, welche Haltestellen barrierefrei gestalten werden können.

Grafische Darstellung der Umsetzung der Barrierefreiheit der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg AG

km	Betriebsstelle	Barrierefrei mit	Barrierefrei ab												
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
		8. MIP			9. MIP				10. MIP						
0,1	LA LAMBACH	Nicht barrierefreie Betriebsstelle der ÖBB Infrastruktur AG													
3,5	STP STADL-PAURA	Nicht barrierefreie Betriebsstelle der ÖBB Infrastruktur AG													
7,0	WN BAD WIMSBACH-NEYDHARTING														
7,3	Sf Steinfeld														
9,0	Au Au														
10,0	Mi Mittlere Au														
10,6	Bl Blankenfeld														
11,3	Wdl Waldl														
11,8	Kö Kösslwang														
12,8	Fh Feldham														
13,4	Wgg Vorchdorf Gewerbegebiet														
14,0	Vs Vorchdorf Schule														
14,7	Voe VORCHDORF-EGGENBERG														

Die barrierefreie Haltestelle Eferding Gewerbegebiet der Linzer Lokalbahn



Die 2013/2014 errichtete barrierefreie Haltestelle Bad Wimsbach-Neydharting der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg



2.2. Fahrzeuge

2.2.1. City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.

Das Behindertengleichstellungsgesetz ist hinsichtlich Barrieren im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen ab 2016 vollinhaltlich anzuwenden.

Doppelstock Steuerwagen 80-33

Fahrzeugstückzahlen

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Doppelstocksteuerwagen STW 80-33	3	3	3	3	3	3
Doppelstocksteuerwagen STW 26-33	6	6	6	6	6	6

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflur
- Einstieghöhe 600 mm über Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz

- Mind. für zwei Rollstühle im Mehrzweckabteil

WC

- derzeit kein barrierefreies WC im Mittelgeschoß des Steuerwagens
- Ein in der üblichen Größe vorhandenes WC
- Nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich



Ausstattung

Taktile Elemente

- Gelber Ring an den Einstiegstüren
- Innen gelber, erhabener Türring zum leichten Auffinden des Tasters

Typenplan (Darstellung 4-teilig)



Doppelstockwagen-Fahrgastinformationssystem

Fahrgastinformationssystem

- Die Durchsagen im Zug erfolgen durch unsere Train Attendants.

Video

- Kurz nach Beginn und kurz vor Ende der Fahrt wird ein Sicherheitsvideo abgespielt.

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit einige Anforderungen der TSI PRM.

Maßnahmen für verbesserte Barrierefreiheit

Rampen in den Fahrzeugen

- Es ist geplant mobile Faltrampen in den Zügen zu installieren. So kann der Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig überwunden werden. Der Zeitplan für Ankauf und Installation steht noch nicht fest, ist aber für spätestens 2018 geplant.

Schulung Mitarbeiter

Train Attendants

Die Train Attendants werden regelmäßig zum Thema „Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen“ unterwiesen.

Triebfahrzeugführer

Alle Triebfahrzeugführer unseres Dienstleisters ÖBB Produktion GmbH bekommen regelmäßig Schulungen in den periodischen Dienstunterricht.

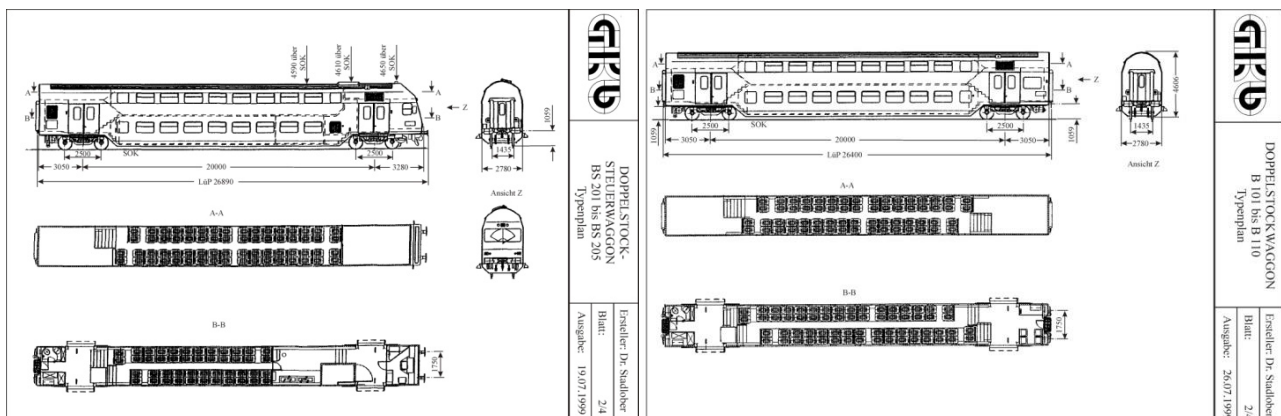
2.2.2. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Derzeit stehen 13 Gelenktriebwagen GTW 2/8 der Reihe 5063 (Baujahr 2010-11) im Einsatz, diese Fahrzeuge haben barrierefreie WC gemäß UIC 565-3 und barrierefreie Einstiege. Ca. 91% aller Personenzugfahrten werden derzeit mit diesen Triebwagen abgewickelt.

Des Weiteren sind 15 Doppelstockwagen (Baujahr 1993), davon 5 Steuerwagen und 10 Beiwagen, im Einsatz.

Derzeit sind alle personenbefördernden Züge mit Zugbegleitpersonal besetzt. Die Kontaktaufnahme zu Mitarbeitern der GKB ist daher jederzeit möglich (Bekanntgabe der Ausstiegsstelle, Hilfe beim Ein- und Aussteigen etc), sodass Betreuung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen durch das Zugbegleitpersonal möglich ist.

Doppelstockwagen



BS (Doppelstocksteuerwagen) Baujahr 1993

B (Doppelstockwagen) Baujahr 1993

BS (Doppelstocksteuerwagen) 112 Sitzplätze

Sitzanordnung 2+2

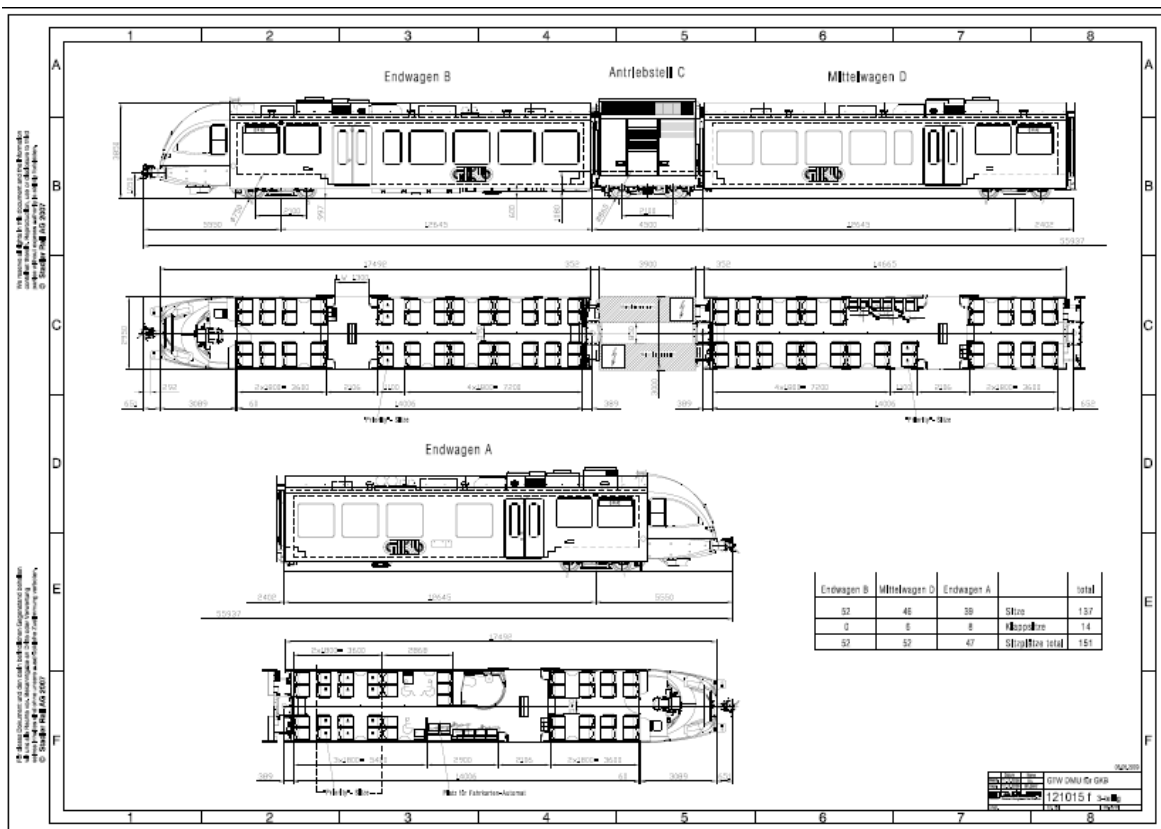
Sitzeiler 860 mm

Gangbreite Unterstock: 464 mm, Oberstock 415 mm

B (Doppelstockwagen) 132 Sitzplätze
 Sitzanordnung 2+2
 Sitzteiler 860 mm
 Gangbreite Unterstock: 464 mm, Oberstock 415 mm

Einstieg nicht barrierefrei
 WC vorhanden, jedoch nicht barrierefrei

Gelenktriebwagen GTW 5063 (seit Dezember 2010 im Einsatz)



GTW 5063 01 – 13 Baujahr 2010/11

151 Sitzplätze
 Sitzanordnung 2+2
 Sitzteiler Reihenbestuhlung: 1100 mm

Sitzteiler vis-a-vis Bestuhlung: 1800 mm
Gangbreite 590 mm

Ziel

Für das bestehende Wagenmaterial, insbesondere für die Stockwagen, wurde nach Lösungen für eine wirtschaftliche Adaptierung zur Verbesserung der Einstiegsituation gesucht, jedoch keine umsetzbare Umbauvariante gefunden. Diese werden jedoch nur als Verstärkerleistungen zu den Hauptverkehrszeiten eingesetzt. Ca. 91% aller Personenzugfahrten werden mit barrierefreien Triebwagen der Reihe 5063 durchgeführt.

Der Einbau von barrierefreien WC-Anlagen in alte Fahrzeuge ist aufgrund der technischen Beschaffenheit bzw. der Bauart und des Alters der Fahrzeuge nicht vorgesehen und in den meisten Fällen technisch nicht lösbar. Grundsätzlich ist ein Umbau alter Fahrzeuge nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit nicht zu rechtfertigen.

Neufahrzeuge werden barrierefrei im Sinne des BGSTG und der TSI-PRM beschafft. Dabei ist beispielsweise Barrierefreiheit der WC-Anlagen wie auch kontrastreiche Farbgestaltung berücksichtigt. Weiters ist eine niederflurige Ausführung vorgesehen, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen das Ein- und Aussteigen zu erleichtern.

2.2.3. Montafonerbahn Aktiengesellschaft

Bestandsübersicht der eigenen Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr

Typenbezeichnung	Type	Art	UIC-Nummer	Sitzplätze	Stehplätze	Baujahr
ET 10.107	NPZ	E-Triebwagen	94 81 4480 107-3	56	ca. 40	1990
ES 10.207	NPZ	E-Steuerwagen	94 81 6480 207-6	72	ca. 60	1990
ET 10.108	NPZ	E-Triebwagen	94 81 4480 108-1	56	ca. 40	1994
ES 10.208	NPZ	E-Steuerwagen	94 81 6480 208-4	72	ca. 60	1994
ET 10.121	NPZ	E-Triebwagen	94 81 4480 121-4	56	ca. 40	1984
ES 10.221	NPZ	E-Steuerwagen	94 81 6480 221-7	71	ca. 60	1984
ET 10.122	NPZ	E-Triebwagen	94 81 4480 122-2	56	ca. 40	1984
ES 10.222	NPZ	E-Steuerwagen	94 81 6480 222-5	71	ca. 60	1984
ET 10.109	ETW	E-Triebwagen	97 39 9010 109-7	56+8	75	2000
ET 10.110	ETW	E-Triebwagen	97 39 9010 110-5	56+8	75	2000

Einrichtungen und Maßnahmen Schienenfahrzeuge (im Sinne TSI PRM)

Vorhanden Einrichtungen:

Zugzielanzeiger
Lautsprecheranlage
Akust. Türschließwarnung
Rollstuhlrampen

Betriebliche Maßnahmen

Im Zuge der Kooperation mit den ÖBB werden täglich zu den Spitzenzeiten behindertengerechte Fahrzeuge eingesetzt (Typen Talent 4024 und Dosto)

Geplante Maßnahmen:

Vorgesehen ist im Zuge des neuen Verkehrsdienstvertrages (2020) behindertengerechte Neufahrzeuge zu beschaffen.

Betriebliche Maßnahmen (im Sinne TSI PRM)

Unsere Züge werden in den Zeiten ab dem ersten Zug bis 20:00 mit Zugbegleiter geführt, welche auch zur Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen sind.

Sämtliche Mitarbeiter des Betriebsdienstes sind nachweislich im Umgang mit den Hebeliften geschult.

2.2.4. ÖBB – Personenverkehr AG

Flottenentwicklung Nahverkehr

Das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz ist hinsichtlich Barrieren im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen ab 2016 vollinhaltlich anzuwenden. Die schwierigste Umsetzung besteht in der Herstellung der Nutzbarkeit für RollstuhlfahrerInnen, zumal die neuen ÖBB Bahnsteigrichtlinien sowie die TSI eine Höhendifferenz der Bahnsteige zulassen.

Im benachbarten östlichen Ausland (Tschechien, Slowakei, Ungarn) ist auch nach 2016 mit niedrigen 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.

Nahverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG

Stand 08.06.2016

	Bestand zu Jahresende					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Talent	187	187	187	187	187	187
Desiro	60	60	60	60	60	60
Doppelstockwagen STW 86-33	67	67	67	67	67	67
CRD STW 80-73	120	88	53	35	17	11
4020	103	88	86	0	0	0
5047	93	93	93	93	81	35
Cityjet	38	98	101	101	101	101
ETW Neu	0	0	60	162	162	162

Von 2016 bis 2020

- Mit der Beschaffung der neuen Nahverkehrsgarnituren Cityjet werden die Schnellbahngarnituren der Baureihe 4020 sowie CRD Garnituren schrittweise ersetzt
- Es befinden sich derzeit neue Elektrotriebwagen im Beschaffungsprozess
- Weiters ist beabsichtigt, neue Dieseltriebwagen auszuschreiben welche die bestehenden CRD-Garnituren in Dieseltraktion und die Dieseltriebwagen 5047 schrittweise ersetzen sollen

Talent 4023, 4024, 4124**Fahrzeugstückzahlen**

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Talent	187	187	187	187	187	187

Zugänglichkeit**Einstieg**

- Niederflurfahrzeug
- Einstieghöhe 590 mm ab Schienenoberkante
- Fahrzeuggebundene Einstiegsrampe, Länge 1630 mm für Bahnsteige von 380 mm und 550 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

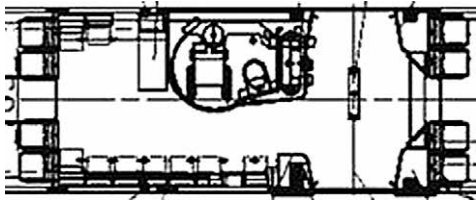
Taktile Elemente

- 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



© ÖBB-PV AG

Typenplan



Baujahre: 2004 – 2009

Talent-Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- Automatische Lautsprecherdurchsagen der Haltestellen
- Automatische Ansage: nächster Halt
- Ansage bei niedrigen Bahnsteighöhen

Optisch

- Außenanzeige:
 - Zugziel an der Seite
 - Zugziel an der Zugspitze
- Innenanzeige:
 - Zugziel
 - Nächster Halt
 - Datum, Uhrzeit



© ÖBB-PV AG

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung
- Mit dem 2 Quartal 2017 werden die Fahrzeuge mit Informationsbildschirmen ausgestattet (Anzeige des Zugverlaufs sowie Echtzeitdaten für Anschlussinformationen)

Desiro 5022

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Desiro	60	60	60	60	60	60

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 von 380 mm und 550 mm Höhe über Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz

- Für zwei Rollstühle vorhanden

WC

- Bedingt rollstuhltauglich



© ÖBB-PV AG

Ausstattung

Allgemein

- Haltegriffstangen für sehschwache Reisende in Gelb-Orange gekennzeichnet
- Stufen- und Gepäckablagekennzeichnung Gelb-Orange
- Notsprechstellen

WC

- Notruftaster

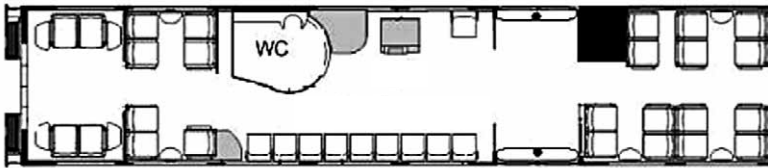
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch automatische Ansage
- Optische Anzeigen mittels Schriftbalken
- Informationsbildschirme

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 Einstiegstürtasters außen mit senkrechten gelb-orangen tastbaren Streifen

Typenplan



Baujahre: 2004 – 2008

Desiro-Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- Automatische Lautsprecherdurchsagen der Haltestellen
- Automatische Ansage: nächster Halt
- Ansage bei niedrigen Bahnsteighöhen

Optisch

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



© ÖBB-PV AG

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

Doppelstock Steuerwagen 86-33

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Doppelstockwagen STW 86-33	67	67	67	67	67	67

Zugänglichkeit

Einstieg

- Niederflurfahrzeug
- Einstieghöhe 600 mm über Schienenoberkante
- Fahrzeuggebundene Einstiegsrampe, Länge 1630 mm für Bahnsteige von 380 mm und 550 mm Höhe über Schienenoberkante

Rollstuhlstellplatz

- Für zwei Rollstühle im Mehrzweckabteil vorhanden

WC

- Barrierefreies WC im Untergeschoß des Steuerwagens



© ÖBB-PV AG

Ausstattung

WC

- Taktile Elemente
- Automatische Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform
- Kinderwickeltisch

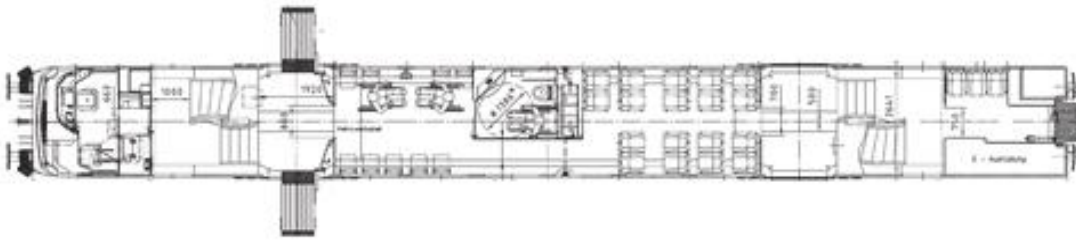
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch automatische Ansage
- optische Anzeigen mittels Schriftbalken

Taktile Elemente

- Innen gelber, erhabener Türring zum leichten Auffinden des Tasters
- Kennzeichnung des Einstiegtürtasters außen mit senkrechten gelb-orangen tastbaren Streifen

Typenplan



Baujahre:
1997 –
2009

Doppelstockwagen-Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- Automatische Lautsprecherdurchsagen der Haltestellen
- Automatische Ansage: nächster Halt
- Ansage bei niedrigen Bahnsteighöhen

Optisch

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

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Anbringung taktiler Streifen zur besseren Auffindung der Öffnungstaster – in Umsetzung

Cityshuttle-Steuerwagen 80-73 (CRD)

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CRD STW 80-73	120	88	53	35	17	11

Zugänglichkeit

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz

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

WC

- Nicht für Reisende im Rollstuhl zugänglich

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

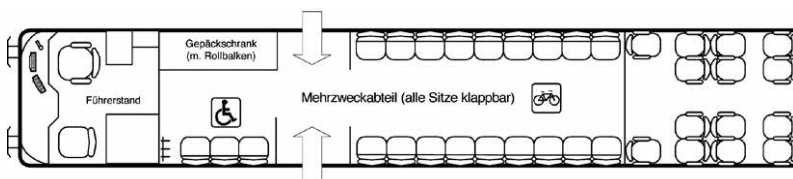
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren
- Sensorgesteuerte Innentüren

Typenplan



Baujahre: 1982 – 2003



© ÖBB-PV AG

CRD STW 80-73 Fahrgastinformationssystem

Akustisch

- Ansagen durch ZugbegleiterIn mit bestehenden Lautsprecheranlagen

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit einige Anforderungen der TSI PRM.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

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

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
4020	103	88	86	0	0	0

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über drei Stufen
- Fußbodenhöhe 1.150 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 1.400 mm mit Mittelhandlauf, bei einem Einstieg im Triebwagen entfernbar
- Stufenmarkierung im Einstiegsbereich werden bis Ende 2018 durchgeführt

Rollstuhlstellplatz

- Nicht vorhanden

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung, ohne taktile Elemente



© ÖBB-PV AG

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 mit optischer und akustischer Vorwarnung

Typenplan



Baujahre: 1978–1987

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

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

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Diesel-Triebwagen 5047

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
5047	93	93	93	93	81	35

Zugänglichkeit

Einstieg

- Einstieg über drei Stufen, Fußbodenhöhe 1250 mm
- Türbreite 804 mm
- Stufenmarkierung im Einstiegsbereich werden bis Ende 2017 durchgeführt

Rollstuhlstellplatz

- Nicht vorhanden

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung, ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

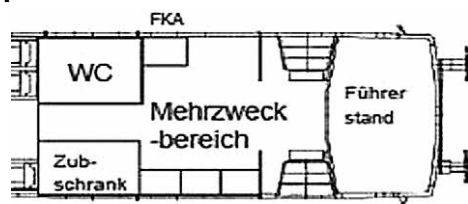


© ÖBB-PV AG

Außentüren

- Türöffnungshebel an den Außentüren
- Haltewunschtaster innen

Typenplan



Baujahre: 1987 – 1995

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

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

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Cityjet

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Cityjet	38	98	101	101	101	101

Zugänglichkeit

Einstieg

- Lichte Weite 1300 mm/Lichte Höhe: 2250 mm
- Einstiegshöhe 600 mm 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 200 mm bis 380 mm über Schienenoberkante
- Die ersten Einstiegstüren an den Triebzugenden sind mit innenliegende Schiebetritten für Spaltüberbrückung bei Bahnsteighöhen vom 550 mm über SOK (barrierefreier Zustieg ohne Hilfsanforderung) ausgestattet
- Jede Außentüre ist mit Unterflurschiebetritten für Bahnsteigniveau 200 mm und 380 mm ausgerüstet
- Der Einstieg für Reisende im Rollstuhl ist am Wagenkasten außen zur Führerkabine mit einem Ruftaster für eine Hilfsanforderung ausgestattet, dieser Taster befindet auch innen an der Türsäule

Rollstuhlstellplatz

- Für zwei Rollstühle vorhanden

WC

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



© ÖBB-PV AG

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

- Kinderwickeltisch
- Zusätzliches Standard WC



© ÖBB-PV AG

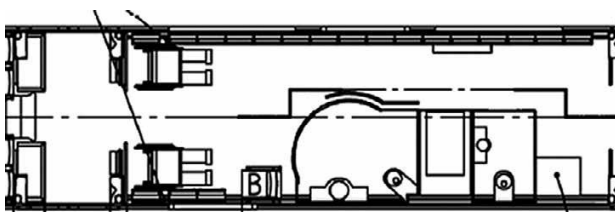
Fahrgastinformationssystem

- 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



Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt die Anforderungen der TSI PRM 2008/164/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Derzeit sind keine weiteren Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit geplant.

Fahrzeuge - 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 Reisetstatus. 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 ADbmpsz 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 zugänglich.

Doch nicht nur im Tagverkehr wird die Barrierefreiheit ausgebaut, auch für die Nachtzüge stehen ab 2017 insgesamt 27 barrierefrei zugängliche Liegewagen zur Verfügung.

Fernverkehr-Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG

Stand 23.8.2016

		Bestand jeweils zu Jahresende					
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ist	Railjet	60	60	60	60	60	60
	ICE ET 4011	3	3	3	3	3	3
	Sitzwagen	389	311	291	271	244	173
	Rollstuhlwagen ADbmps 81-91	32	32	32	32	32	17
	Speisewagen	23	21	18	18	18	10
	Liegewagen	59	59	59	79	50	50
	Schlafwagen	35	10	10	10	0	0
	Multifunktionswagen Bbmvs 28-91	12	12	12	12	12	12
	Liegewagen DB	0	15	15	10	10	10
	Schlafwagen DB	0	42	42	42	30	30
Plan	IC neu Tag 9teilig					0	8
	IC neu Nacht 7teilig				0	13	13

Von 2016 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 voraussichtlich acht Garnituren mit je neun Fahrzeugen angeschafft. Das künftige Detailkonzept zu diesen neuen Garnituren ist derzeit in Ausarbeitung, Anforderungen an die Barrierefreiheit werden in dieser Beschaffung nach den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt

Nachtverkehr bis 2020

- Multifunktionswagen: für Reisende im Rollstuhl und eine Begleitperson steht ein bequemes Schlafabteil zur Verfügung
- Mit Fahrplanwechsel 2016/2017 werden schrittweise 15 Liegewagen mit PRM Abteil und Universaltoilette sowie 42 Schlafwagen in Verkehr gesetzt
- Ab 2019 ist eine weitere Fahrzeugbeschaffung geplant, es sollen neue Liege-, und Schlafwagen in neun bis fünfzehn Garnituren mit je sieben Fahrzeugen angeschafft werden. Anforderungen an die Barrierefreiheit werden in dieser Beschaffung nach den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt

Railjet

Entstehungsgeschichte des Railjet

2005 gab es mehrere Abstimmungstermine mit der Dachorganisation der Behindertenverbände 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.



© ÖBB-PV AG

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 Menschen mit Behinderung bereits die ersten Schritte im neuen barrierefreien Railjet machen.

Um sehschwachen 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.

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Railjet	60*	60	60	60	60	60

*mit Jahresende

Anordnung des Zuges

Der Railjet wird als Wendezug betrieben und fährt grundsätzlich von Wien Richtung Salzburg bzw. von Wien Richtung 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.

Zusammenstellung der Railjet Garnituren 01-51:

Triebfahrzeug

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

Zusammenstellung der Railjet Garnituren 52-60:

Triebfahrzeug

1. Wagen: Economy Class mit Stauraum für Restaurant-Trolleys, Fahrradstellplätze und ein Familienbereich mit Kinderkino
2. Wagen: Economy Class mit Platz für Assistenzhund (Platz 11 und 13)
3. Wagen: Economy Class mit Platz für Assistenzhund (Platz 11 und 13), Ruhebereich
4. Wagen: Economy Class mit Platz für Assistenzhund (Platz 11 und 13)
5. Wagen: Economy Class mit Platz für Assistenzhund (Platz 11 und 13)
6. Wagen: Restaurant, Infopoint, First Class mit Rollstuhlstellplatz
7. Wagen (Steuerwagen): First Class Bereich, Business Class Bereich. Abschluss bildet ein Führerstand, da der Zug als Wendezug geführt wird.

Zugänglichkeit

Barrierefreiheit

- Fahrzeuggebundener Hebelift auf beiden Wagenseiten
- Ausreichend Platz für drei Rollstuhlstellplätze
- Klappische bei allen drei Rollstuhlstellplätzen
- 2 Steckdosen zum Laden für die Rollstuhlbatterien
- Taktile Serviceruftaster
- Komfortable barrierefreie Toilette
- Notrufeinrichtungen

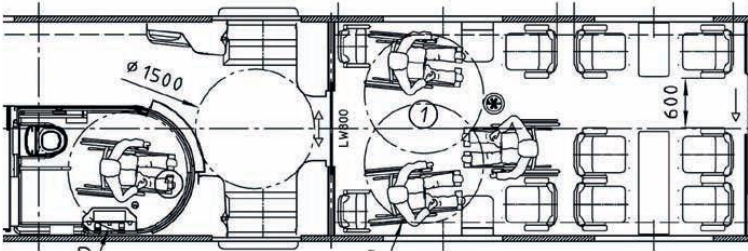


© ÖBB-PV AG

Universaltoilette

- Optimales Platzangebot
- Halbautomatische Tür mit Kraftunterstützung
- Taktile Öffnungs- und Schließknoöpfe
- Taktile Elemente, logische Führung mit dem Punktesystem
- Manueller Seifenspender
- Tief herunterreichender Spiegel, der auch für RollstuhlfahrerInnen optimal benutzbar ist

- Zwei Notruftaster als Pilztasterausführung
- Kinderwickeltisch



Ausstattung

Restaurant

- Attraktiver Treffpunkt
- Sitzgelegenheiten mit Tischen

Infopoint

- Informationen aller Art für Passagiere

First Class

- 76 Plätze mit ergonomisch optimierten Sitzen (42 Sitzplätze bei Railjet 52-60)
- Vollwertiges optisches und akustisches Fahrgastinformationssystem

Economy Class

- Wagen mit gesamt 316 Sitzplätzen (384 Sitzplätze bei Railjet 52-60)
- Mehrere Gepäckracks im Wageninneren für das Reisegepäck
- Kinderbereich mit Kinderkino
- Drei eigene Plätze für Assistenzhunde (4 Plätze bei Railjet 52-60)

Business Class

- 16 Sitzplätze mit hochwertigen Klapptischchen (6 Sitzplätze bei Railjet 52-60)
- Komplettservice durch das Bordservice
- Vollwertiges optisches und akustisches Fahrgastinformationssystem
- Ein neuer Standard weit über dem bisherigen

1.

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



© ÖBB-PV AG

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 Restaurant ist mit einem gut sichtbaren und taktilen Öffnungstaster versehen

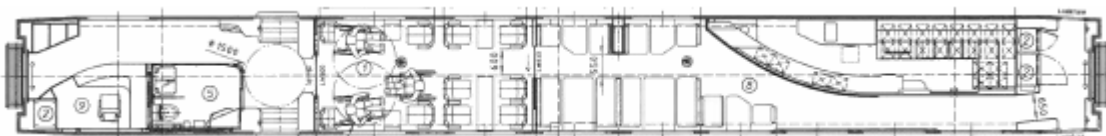
Standard WC

- Optimale Lichtverhältnisse
- Taktile Elemente
- Manueller Seifenspender

KundInnen in Begleitung eines Assistenzhundes

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

Typenplan Railjet Restaurant



Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

ICE ET 4011

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ICE ET 4011	3	3	3	3	3	3

Zugänglichkeit

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz

- Ein Rollstuhlstellplatz vorhanden
- Automatische Innentüren

WC

- WC für RollstuhlfahrerInnen



© ÖBB-PV AG

Ausstattung

WC

- Kinderwickeltisch
- Automatische Schiebetür

Fahrgastinformationssystem

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

Taktile Elemente

- Türtaster (Kurzhubtaster) an den Außentüren

Typenplan



Baujahr: 2000

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

Sitzwagen

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sitzwagen	389	311	291	271	244	173

Im Fuhrpark des ÖBB PV gibt es die verschiedensten Arten von Sitzwagen.

Im Wesentlichen lassen sich die Eigenschaften aber in folgende Punkte zusammenfassen:

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



© ÖBB-PV AG

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

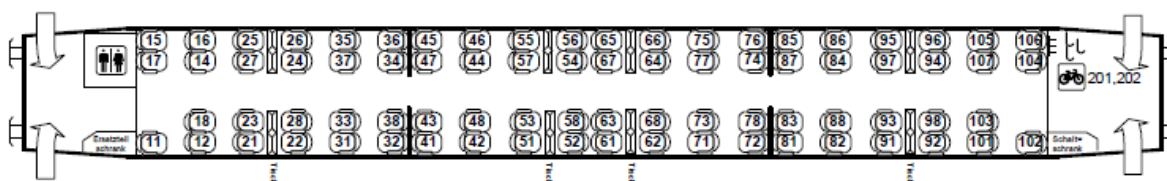
- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

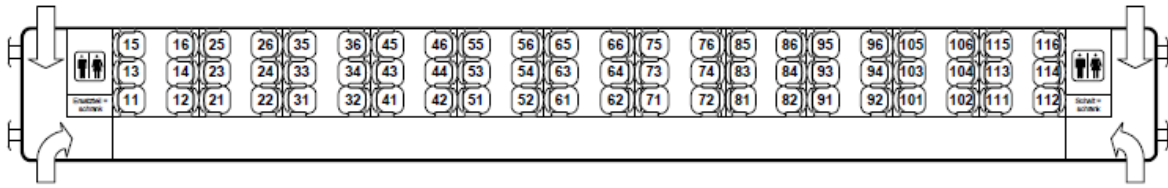
- Keine

Typenpläne

Bmpz70 - 2. Klasse Großraumwagen



Bmz - 2. Klasse Abteilwagen



Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

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

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Rollstuhlwagen ADbmps 81-91

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Rollstuhlwagen ADbmps 81-91	32	32	32	32	32	17

Zugänglichkeit

Einstieg

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

Rollstuhlstellplatz

- Zwei Rollstuhlstellplätze vorhanden
- Sensorgesteuerte Innentüren

WC

- Geeignetes WC für RollstuhlfahrerInnen vorhanden



© ÖBB-PV AG

Ausstattung

WC

- Automatische Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform
- Kinderwickeltisch

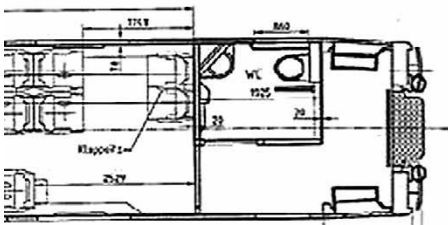
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türtaster (Kurzhubtaster) an den Außentüren

Typenplan



2. Baujahre: 1990-1991

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Speisewagen

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Speisewagen	23	21	18	18	18	10

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über drei Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.250 mm ab Schienenoberkante
- Türbreite 800 mm
- Sensorgesteuerte Innentüren

WC

- Keines vorhanden

Ausstattung

WC

- Keines vorhanden



© ÖBB-PV AG

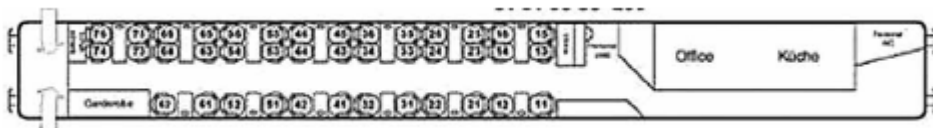
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Türöffnungshebel an den Außentüren

Typenplan



Baujahre: 1987-1991

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

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

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Liegewagen

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Liegewagen	59	59	59	79	50	50

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



© ÖBB-PV AG

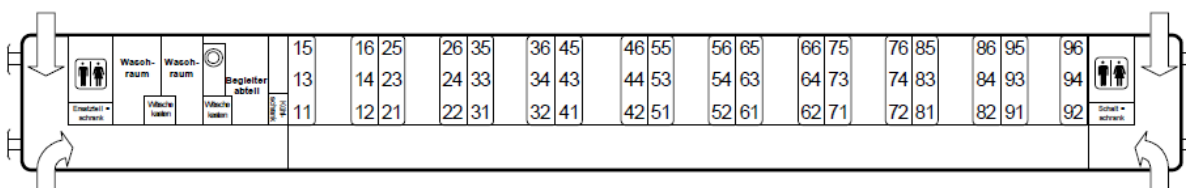
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- Keine

Typenplan



Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

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

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Schlafwagen

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Schlafwagen	35	10	10	10	0	0

Im Fuhrpark des ÖBB PV gibt es die verschiedensten Arten von Schlafwagen. Im Wesentlichen lassen sich diese aber in 2 Hauptgruppen aufteilen:

Einstöckig (insg. 25 Stück):

- WLABmz-33s
- WLAB 30
- WLABm-MUn
- WLABmz-32s

Doppelstöckig (insg. 10 Stück):

- WLABmz61
- WLBmz61

Die 25 einstöckigen Schlafwagen werden durch die Beschaffung der DB Schlafwagen schrittweise ab Fahrplanwechsel 2016/2017 ersetzt. Somit verbleiben nur mehr die 10 Stück der doppelstöckigen Variante im Einsatz.

Merkmale der doppelstöckigen 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



© ÖBB-PV AG

Ausstattung

WC

- Einfache Ausführung ohne taktile Elemente

Fahrgastinformationssystem

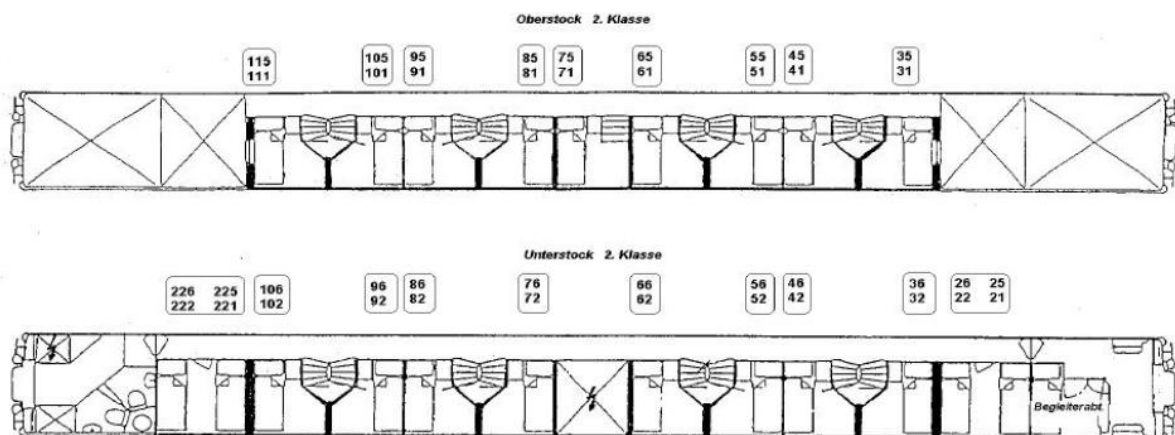
- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- Keine

Typenplan

WLBmz-D - 2. Klasse Doppelstockschlafwagen



Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

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

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Multifunktionswagen Bbm vz 28-91

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Multifunktionswagen Bbm vz 28-91	12	12	12	12	12	12

Zugänglichkeit

Einstieg

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

Barrierefrei zugängliches Abteil

- Rollstuhlstellplatz
- Liegefläche für RollstuhlfahrerIn
- Liegefläche für Begleitperson
- Kraftunterstützte Innentür

WC

- WC für RollstuhlfahrerInnen vorhanden

Ausstattung

WC

- Kraftunterstützte Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform
- Kinderwickeltisch



© ÖBB-PV AG

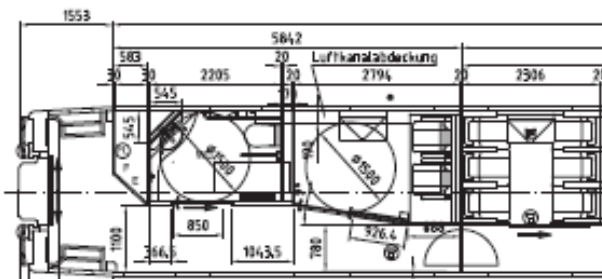
Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

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

Typenplan



Baujahre: 1982-1993

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit:

- Stufenmarkierungen – in Umsetzung

Liegewagen DB

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Liegewagen DB	0	15	15	10	10	10

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über drei Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe 1.230 mm ab Schienenoberkante
- Durchgangsbreite: 865 mm
- Einstieg für RollstuhlfahrerInnen mittels stationärem Hebelift möglich

Barrierefrei zugängliches Abteil

- Rollstuhlstellplatz
- Liegefläche für RollstuhlfahrerIn
- Liegefläche für Begleitperson



© ÖBB-PV AG

Ausstattung

WC

- Geeignetes WC für RollstuhlfahrerInnen vorhanden
- Kraftunterstützte Schiebetür
- Notruftaster in Pilzform

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung vorhanden, Bedienung durch Zugpersonal

Taktile Elemente

- Taktile Ausführung der Bedienelemente (zwei Notruftaster, Spülung, Wasserhahn, Händetrockner)



© ÖBB-PV AG



© ÖBB-PV AG



© ÖBB-PV AG

Baujahre: ab 1970

Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

Dieses Fahrzeug erfüllt im Sinne der Barrierefreiheit die wesentlichen Punkte der TSI PRM.

Schlafwagen DB

Fahrzeugstückzahlen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Schlafwagen DB	0	42	42	42	30	30

Zugänglichkeit

Einstieg

- Hoher Einstieg, über drei Stufen erreichbar
- Einstiegshöhe ca. 1.230 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



© ÖBB-PV AG

Fahrgastinformationssystem

- Beschallung durch Personalansage (RIC Sprechstelle)

Taktile Elemente

- Keine

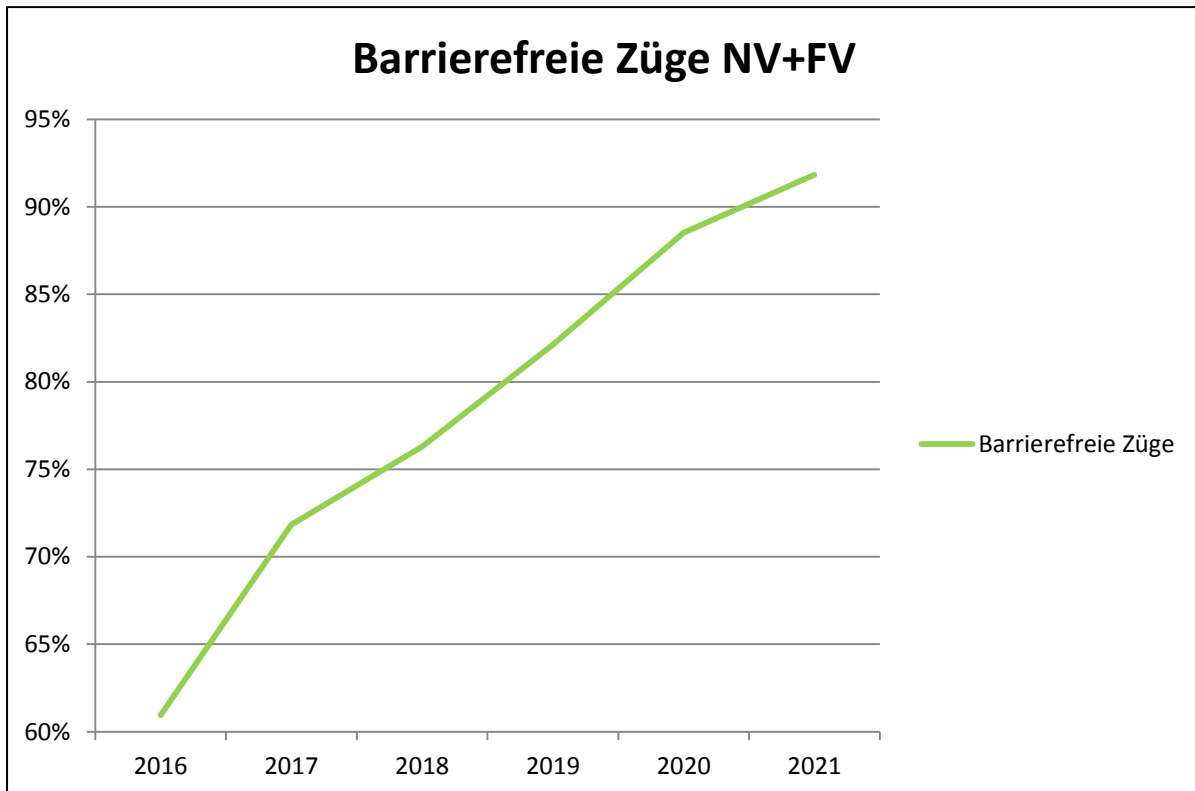
Weitere Maßnahmen im Hinblick auf verbesserte Barrierefreiheit

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

Flottenentwicklungen hinsichtlich Barrierefreiheit

Die Fahrzeugflotte des PV ist geprägt durch Ausmusterungen von Bestandsfahrzeugen und Beschaffungen von Neufahrzeugen in den nächsten Jahren, bei denen ohnehin die TSI PRM berücksichtigt werden muss.

Resultierend aus den Fahrzeugstückzahlen ergibt sich auf Basis der aktuellen Planung folgende Entwicklung (vorbehaltlich relevanter derzeit nicht absehbarer Marktentwicklungen):



2.2.5. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)

Neuanschaffung von 5 Stück Siemens Triebwagen, Typ Desiro Mainline („Ventus“) im Jahr 2016, für die Abwicklung des Personenverkehrs auf der Raaberbahn und Neusiedler Seebahn Strecke bis nach Wien.

Zur Bestätigung aller notwendigen Interoperabilitätsanforderungen, wird auf Bescheid Nr. BMVIT-354.121/0001-IV/SCH2/2014 (Seite 5), vom 07.07.2016 verwiesen.

Die Fahrzeuge, welche auf km-Basis von der ÖBB angemietet und betrieben werden, erfüllen ebenfalls die Interoperabilitätsanforderungen.

2.2.6. Steiermärkische Landesbahnen

Der Fahrzeugbestand des Unternehmens weist sechs neue Fahrzeuge der Marke Stadler GTW auf, welche sämtliche TSI PRM Anforderungen entsprechen. In allen anderen Fällen ermöglichen tiefgelegte Busse die uneingeschränkte Beförderung von Personen mit Beeinträchtigungen.

2.2.7. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH

Die auf der Linzer Lokalbahn eingesetzten Schienenfahrzeuge stellen bis auf die beiden zwischen Neumarkt-Kallham und Niederspaching bzw. Peuerbach und Niederspaching eingesetzten „Grazer“-Triebwagen barrierefreie Gelenktriebwagen der Reihe GTW ET 22 151 bis ET 22 164 dar.

Auf der Linzer Lokalbahn eingesetzten Schienenfahrzeuge



Die auf der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg eingesetzten Schienenfahrzeuge der Bauart „Exertaler“ und „Kölner“ entsprechen weder dem BGStG noch der TSI PRM.

Auf der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg eingesetzte Schienenfahrzeuge



2.2.8. WESTbahn Management GmbH

Sämtliche von der WESTbahn Management GmbH eingesetzten Züge wurden nach TSI PRM zugelassen.

2.3. Betriebliche Regelungen / Bereitstellung von Informationen / Service / Ticketing

Weitere Angaben zu betrieblichen Regelungen finden sich auch (aus Gründen der besseren Lesbarkeit) **in den Kapiteln 2.1** (Übersicht Bahnhöfe) **und 2.2** (Übersicht Fahrzeuge).

2.3.1. City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.

Ticketing

Ticketautomaten

Oberfläche und Schrift auf den Automaten sind durch die Verwendung kontrastreicher Farben gut lesbar.

Die Ticketautomaten sind derzeit noch nicht PRM-gerecht ausgestattet. Dies ist nicht erforderlich, da der Erwerb von Tickets bei den Train Attendants im Zug möglich ist.

Die Verwendung der Automaten erfolgt in Zusammenarbeit mit den ÖBB. Eine Ausschreibung für neue Automaten ist für 2018 geplant.



Online / Mobile

Die neue Homepage ist seit Februar 2016 online. Die W3C-Spezifikationen sind zum Großteil umgesetzt.

CAT ist barrierefrei online nach WCAG Kriterien auf <https://www.cityairporttrain.com/>. Mit dem CAT Online-Ticket unter <https://www.cityairporttrain.com/> kommt man schnell und einfach zu CAT Tickets.

Eine mobile Website der Homepage ist verfügbar.

Es gibt die Möglichkeit durch Angabe der Mobilnummer beim Online-Ticketkauf das CAT-Ticket per SMS kostenlos auf das Mobiltelefon geschickt zu bekommen. Dieses Ticket wird den hohen Ansprüchen der Nachhaltigkeit gerecht und ist zudem äußerst kundenfreundlich in der Anwendung.

Vertriebskanäle

- CAT Schalter Wien Mitte und Wien Flughafen
- Fahrkartenverkauf im Zug (CAT - Train Attendants)
- Sales Agents in der Baggage Claim Hall

CAT Schalter Wien Mitte und Wien Flughafen

CAT betreibt am Flughafen und in Wien Mitte jeweils einen Ticketschalter. Es stehen den Kunden unsere Train Attendants zum Erwerb der Fahrkarten zur Seite und informieren rund um die Reise. Der Schalter am Flughafen ist seit kurzem völlig barrierefrei. Der Schalter in der Station Wien Mitte ist derzeit noch nicht barrierefrei, ankommende Personen mit Mobilitätseinschränkung werden jedoch sofort wahrgenommen und angesprochen.



Fahrkartenverkauf im Zug (CAT - Train Attendants)

Personen mit eingeschränkter Mobilität, dazu werden Schwangere, Mütter mit Kinderwagen, Ältere Personen, sowie Menschen mit Behinderung gezählt, können ohne Aufpreis ein Ticket im Zug erwerben und erhalten zudem eine Ermäßigung von 50%. Menschen mit Behinderung müssen dafür eine Behinderung von 70% nachweisen. Begleitpersonen von Menschen mit Behinderung fahren gratis mit.



Fahrkartenverkauf in der Baggage Claim Hall (CAT - Sales Agents)

In der Baggage Claim Hall können Tickets direkt bei den Sales Agents erworben werden. Sie stehen gerne bei Fragen oder Unklarheiten zur Verfügung und sind behilflich.

CAT verfügt über ein Call-Center, das permanent besetzt ist. Die Mitarbeiter stehen 7 Tage die Woche 24h zur Verfügung, um den Kunden telefonisch oder per Mail Auskunft zu geben oder bei Problemen behilflich zu sein.

Einbeziehung von Vertreter behinderter Menschen bei Umsetzungen

Projekte werden in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden, einem Fachexperten zur Barrierefreiheit, und auch mit externen Firmen abgewickelt.

2.3.2. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft:

Die anzuwendenden betrieblichen Regelungen, Dienstvorschriften und technisch-rechtlichen Normen sind grundsätzlich im Intranet der ÖBB-Infrastruktur AG (integriertes Managementsystem, infra:Regelwerke) in der jeweils gültigen Fassung hinterlegt und für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abrufbar.

Folgende wesentliche nationale Normen sowie innerbetriebliche Regelungen werden neben den TSI im Besonderen berücksichtigt:

- Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG)
- Eisenbahngesetz (EisbG)
- Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung (EisbBBV)
- Eisenbahnschutzvorschriften (EisbSV)
- Richtlinien und Normen der ÖBB-Infrastruktur AG
- Sonstige betrieblich-technische Regelungen

Schienenetz-Nutzungsbedingungen:

Die Schienenetz-Nutzungsbedingungen gemäß Richtlinie 2012/34/EU (kurz SNNB) beinhalten wesentliche Dokumente für die Zusammenarbeit zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (kurz EVU). Sie sind im Internet auf der Homepage der ÖBB-Infrastruktur AG im Bereich „Zugang zum Netz – One Stop Shop“ für die EVU und Partner der ÖBB-Infrastruktur AG frei zugänglich.

In den Anhängen zu den SNNB, die ebenfalls für EVU und Partner frei zugänglich sind, sind folgende Dokumente in Zusammenhang mit der Bereitstellung von Einstiegshilfen für mobilitätseingeschränkte Personen und Hilfeleistung für die Schnittstelle „Infrastruktur zu Fahrzeuge“ relevant:

- Das Dokument „Barrierefreie Verkehrsstationen“ stellt Basisinformationen zum Grad der Barrierefreiheit der Verkehrsstationen zur Verfügung.
- Auf welchen Verkehrsstationen eine oder mehrere infrastrukturseitige Einstiegshilfen zur Verfügung gestellt werden, ist im Dokument „Stationen mit Rollstuhlhebeliften“ aufgelistet. Infrastrukturseitige Einstiegsrampen werden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG nicht verwendet.
- Im Dokument „Stationen mit Hilfeleistung für Mobilitätseingeschränkte Personen“ ist abgebildet, auf welchen Verkehrsstationen persönliche Hilfestellung angeboten wird.
- Für die Organisation und Durchführung der Hilfestellung ist ein eigener Prozess hinterlegt („Bestellformular“).
- Technische Angaben zu den Einstiegshilfen sowie Bedienungsanleitungen sind ebenfalls hinterlegt („Unterweisungsunterlage Rollstuhlhebelift“).

Weitere Regelungen:

Fahrgäste können sich unter der Hotline Nummer +43 (0)5-1717 über die Ausstattung von Abfahrts-, Umsteige- und Ankunftsbahnhöfen und die Hilfeleistungen vor Ort informieren.

Die Kohärenz zwischen den wesentlichen visuellen und gesprochenen Informationen wird in der Dienstanweisung „Handbuch Kundeninformation am Bahnhof“ geregelt.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG werden keine Drehkreuze oder andere Schrankensysteme zur Fahrkartenkontrolle verwendet.

Im Bereich der Aus- und Weiterbildung erfolgt eine Sensibilisierung für Behinderten- und Gleichbehandlungsfragen einschließlich der besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

2.3.3. ÖBB Personenverkehr AG

Aus Sicht der ÖBB Personenverkehr AG (ÖBB PV AG) lässt sich die Mobilitätskette ergo Reisekette in folgende Schritte unterteilen:

- Ticketing
- Fahrzeuge (siehe 2.2.4.)
- Service

Für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wesentlich, ausreichend Informationen über die Reise zu bekommen.

Ticketing

Die ÖBB PV AG bietet einen Multikanal-Vertrieb an. Eine Buchung für Menschen mit Behinderung ist über verschiedene Kanäle barrierefrei möglich.

Vertriebsarten

Ticketautomaten

Die derzeitige Ticketautomatengeneration wurde aufgrund einer Ausschreibung im Jahr 1998 und der daraufhin erfolgten Vergabe mittels Rahmenvertrages im Jahr 1999 beschafft. Kommt es zu Beschädigungen oder Vandalismusschäden werden die dringend notwendigen Automatenteile über einen Rahmenvertrag abgerufen und mit diesen wird der Automat instandgesetzt. Die damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich Personen mit Mobilitätseinschränkungen wurden selbstverständlich eingehalten.

Eine Änderung der bestehenden Ticketautomaten nach den heutigen gesetzlichen Bestimmungen würde eine komplette Neukonstruktion zur Folge haben, was einer Neubeschaffung von Geräten gleichkommen würde. Die Ausschreibung einer neuen Generation von Ticketautomaten erfolgt frühestens 2018. Im Forschungsförderungsprojekt INNOMAT wurde ein neuer innovativer barrierefreier Ticketautomat unter Einbeziehung der zukünftigen Benutzergruppen gemeinsam mit fünf PartnerInnen aus Industrie und Forschung entwickelt. Die Ergebnisse des vom BMVIT geförderten Projekts fließen in die Neuausschreibung mit ein.



© ÖBB-PV AG

Um in den großen Bahnhöfen mit hohem Verkehrsaufkommen schon jetzt eine Bedienungserleichterung für Personen mit Mobilitätseinschränkung (vorrangig für KundInnen im Rollstuhl) zu schaffen, stehen in den Bahnhöfen: Wien Hauptbahnhof, Wien Westbahnhof, Wien Meidling, Wien Hütteldorf, Tullnerfeld, Flughafen Wien, St. Pölten, Steyr, Linz, Salzburg, Vöcklabruck, Innsbruck, Baden, Graz, Wolfsberg, Klagenfurt und Villach 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 bestehender Ticketautomaten werden insbesondere die Zugangswege zum Ticketautomaten hinsichtlich Barrierefreiheit untersucht und auch erforderliche bauliche Maßnahmen, nach Maßgabe der Ausstattung der jeweiligen Haltestelle, durchgeführt. Des Weiteren nehmen die ÖBB periodische Untersuchungen hinsichtlich eventueller Veränderungen (Baumaßnahmen an Bahnhöfen) vor, um Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Die Bedienoberfläche der Automaten bietet durch den Einsatz der Farben Schwarze Schrift auf Gelben Buttons und Grauem Hintergrund schon heute den Personen mit Seheinschränkungen die Möglichkeit Kontraste besser erkennen zu können.

Bis Ende Februar 2016 lief das Pilotprojekt mit dem Titel „Telefon-Joker“ an vier Wiener Bahnhöfen (Wien Mitte, Wien Praterstern, Wien Handelskai und Wien Floridsdorf). Durch die Inanspruchnahme des Telefon-Jokers wird dem Kunden durch das ÖBB Kundenservice nach telefonischer Bekanntgabe der Automatennummer die Buchung des gewünschten Tickets über die Automaten-Fernsteuerung vorbereitet. Der Kunde muss hierbei lediglich die Zahlung am Ticketautomaten abschließen. Dieser Service steht allen Kundengruppen zur Verfügung. Durch den Einsatz taktiler Schilder (Braille- und Prismenschrift) bekommen auch die Kundengruppen mit Sehbehinderung die Möglichkeit, die Tickets am Automaten zu kaufen.

Im Falle einer neuen Beschaffung von Ticketautomaten bis 2022, werden die Vorgaben hinsichtlich Barrierefreiheit berücksichtigt.

Online

Barrierefrei online nach Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) Kriterien auf www.oebb.at

Mit dem ÖBB Online-Ticket unter tickets.oebb.at/ kommt man schnell und einfach zu ÖBB Tickets für die gewählte Verbindung. Es werden nationale und internationale sowie Verkehrsverbundtickets angeboten. Die Anzeige der optimalen Angebote erfolgt den Eingaben entsprechend automatisch – auch Ermäßigungen werden dabei berücksichtigt. Man kann das Ticket einfach zu Hause oder am Bahnhof beim Ticketautomaten ausdrucken bzw. per ÖBB App am Smartphone abrufen.

Neben einer schnelleren und komfortableren Ticket-Buchung gibt es auch die Möglichkeit, für den Kunden wichtige Fahrpläne und Reiseinformationen auf die Startseite zu legen.

Die ÖBB wollen weiterhin zu den Top-Bahnen in Europa gehören. Dieses Ziel soll mit Kundenorientierung in allen Bereichen erreicht werden. Hierzu zählt natürlich ein barrierefreier Zugang zu Informationen im Internet unter oebb.at unter Berücksichtigung der WCAG-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.

Mobile

ÖBB App

Die neue ÖBB App bietet viele persönlich auf die KundInnen zugeschnittene Services, die den Ticketkauf vereinfachen und beschleunigen. Zur schnelleren Buchung können Kunden- und Zahlungsdaten auch bequem im „ÖBB Konto“ hinterlegt werden. Dadurch erspart man sich ab dem zweiten Zahlungsvorgang eine neuerliche Eingabe. Das Ticket ist somit bereits nach nur wenigen Klicks auf dem Smartphone verfügbar.

Jeden Ticketkauf mit der ÖBB App kann man innerhalb von 3 Minuten nach der Buchung mit einem einfachen Klick rückgängig machen.

Die ÖBB App bringt folgende Funktionalitäten:

- schnelles Buchen durch Personalisierung
- alle Verkehrsmittel in einer App
- Reisebegleiter
- Fahrpläne und Reiseinformationen direkt auf der Startseite

Bediente Kanäle

Bediente Kanäle sind zum Beispiel Reisezentren, wo sich unsere MitarbeiterInnen gerne um die Anliegen unserer KundInnen kümmern.

Folgende bediente Kanäle stehen unseren KundInnen zur Verfügung:

-) ÖBB PV Reisezentrum (in 2.1.5 näher beschrieben)
-) ÖBB Kundenservice (siehe Service für mobilitätseingeschränkte Reisende)
-) ÖBB Zugbegleiter
-) externe Verkaufspartner

ÖBB PV Ticketschalter

Ergänzend zu den Reisezentren gibt es in diversen Bahnhöfen auch Ticketschalter. Hier stehen den Kunden unsere ReiseberaterInnen zur Seite. Sie verkaufen Tickets, nehmen Platzreservierungen entgegen und informieren rund um die Reise.

Service für mobilitätseingeschränkte Reisende

Auszug aus den öffentlich zugänglichen Folder "Wir für Sie" abrufbar auf der Homepage der ÖBB www.oebb.at:

ÖBB Kundenservice

Die ÖBB bietet seinen KundInnen eine Mobilitätsservice – Zentrale an, wo genauere Informationen für die Reise in Erfahrung gebracht werden können, wie z.B.:

- Wie ist der Abfahrts-, Umsteige- und Ankunftsbahnhof ausgestattet?
- Welche Züge sind für mobilitätseingeschränkte Personen geeignet?
- Wie sieht die Hilfeleistung vor Ort an den Bahnhöfen aus?

Ebenfalls kann man sich auch als mobilitätseingeschränkte Person für eine Zugfahrt anmelden.

Mobilitätsservice - Zentrale

Tel. +43 (0)5-1717 Menüführung 5

Täglich von 7:00 bis 20:00 Uhr

E-Mail: msz@pv.oebb.at

Sie können sich auch online auf oebb.at anmelden

Welche Daten werden für eine Anmeldung benötigt?

- Vor- und Nachname, Adresse
- Telefonnummer für eventuelle Rückfragen
- Reisedatum, Reisedstrecke (Abfahrts-/Umsteige-/Ankunftsbahnhof)
- Reisen Sie mit Begleitpersonen bzw. mit Reisegepäck?
- Art der Behinderung

Welche Vorteile erhält man durch eine kostenlose Voranmeldung?

- Abklärung der Ausstattung der Bahnhöfe und Züge
- Informationen über vorhandene Servicemöglichkeiten
- Koordination des vorhandenen Platzangebotes (Rollstuhlplatz, ...)

Um eine Hilfestellung am Bahnhof organisieren zu können, benötigen wir spätestens 24Stunden vor der Reise eine Anmeldung Ihres Reisewunsches (bei Auslandsreisen mind. 48Stunden, bei Postbusanmeldungen mind. 2 Werktage im Voraus). Reisewünsche zwischen den Bahnhöfen Wien Hauptbahnhof, Wien Meidling, Wien West, St. Pölten, Linz, Wels, Attnang-Puchheim, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Wr. Neustadt, Bruck/Mur, Graz, Leoben, Klagenfurt und Villach können bis zu drei Stunden vor der Abreise in der Mobilitätsservice-Zentrale bestellt werden.

Ermäßigungen beim Bahn fahren

Menschen mit Behinderung erhalten 50 % Ermäßigung auf ÖBB Standard- Einzeltickets für Reisende sowie 100 % Rabatt auf die Sitzplatzreservierung für die 1. oder 2. Klasse bei Reisen innerhalb Österreichs. Bei Fahrten innerhalb von Verkehrsverbänden können andere Ermäßigungen gelten.

Voraussetzung:

Ein Schwerebeschädigtenausweis oder ein österreichischer Behindertenpass gemäß Bundesbehindertengesetz mit dem Eintrag des Grads der Behinderung von mindestens 70 % oder mit dem Vermerk „kann die Fahrpreisermäßigung nach dem Bundesbehindertengesetz in Anspruch nehmen“.

Schulung Mitarbeiter

Schulung Vertriebsmitarbeiter

Grundausbildung:

In der Grundausbildung gibt es neben den tariflichen bzw. abfertigungstechnischen Inhalten zum Thema PRM zwei spezielle Schulungsinhalte. In jedem Ausbildungszyklus für Vertriebsmitarbeiter hält der ÖBB-Beauftragte für barrierefreies Reisen einen Gastvortrag von ca. 1,5 Std. Das Ziel des theoretischen Inputs ist die Sensibilisierung der Teilnehmer für den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden.

Weiterbildung:

Bei Bedarf wird in Abstimmung mit der Fachabteilung für Barrierefreies Reisen beim Personenverkehr, das Thema Menschen mit Behinderung in unsere Fachschulungen im Frühjahr und im Herbst aufgenommen. Neben den tariflichen Änderungen trainieren wir hier auch Wordings und den Umgang von Menschen mit Behinderung.

Im Herbst 2010 hatten wir österreichweit in allen Verkäufertrainings eine 2-stündige Schulung des Gehörlosenverbandes. Unsere MitarbeiterInnen erhielten aus erster Hand Informationen zur Kommunikation mit Menschen mit einer Hörbehinderung und wurden in der Gebärdensprache unterrichtet.

Schulung Service Mitarbeiter

Personal am Zug

Das Personal am Zug wurde und wird anlassbezogen für das Thema „Umgang mit behinderten Menschen“ sensibilisiert. Je nach Mitarbeitergruppe wird die Bedienung von zugbezogene Einrichtungen für Menschen mit Behinderung (z.B. fahrzeuggebundener Hebelift, WCs) geschult und dabei auch auf das richtige Wording geachtet.

Triebfahrzeugführer

Alle Triebfahrzeugführer der ÖBB Produktion GmbH haben 2015 im Dienstunterricht eine Unterweisung in Bezug auf den Umgang mit Personen mit eingeschränkter Mobilität bekommen. Ebenfalls wird beim Erwerb der Typenkenntnis eines Fahrzeuges auf die Bedienung von Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen besonders eingegangen.

2.3.4. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)

Anmeldung eines mobilitätseingeschränkten Bahnbenützers bei der Zugmannschaft:

- Betätigung des Blindenakustiksystems mittels Handsender, dadurch Einschalten der Richtlautsprecher und der Blitzlampen, Blitzlampen sind das Signal zum Erkennen der Zugmannschaft, dass eine mobilitätseingeschränkte Person vom Wartebereich zum Zug (Sitzplatz) geleitet werden muss.
 - ✓ Bei Zügen mit Zugbegleiter: Triebfahrzeugführer erkennt die Blinklampe und informiert den Zugbegleiter über die Innenbeschallung, dass eine mobilitätseingeschränkte Person vom Wartebereich zum Zug (Sitzplatz) geleitet werden muss.
 - ✓ Bei Zügen ohne Zugbegleiter: Triebfahrzeugführer erkennt Blinklampe und muss die mobilitätseingeschränkte Person vom Wartebereich zum Zug (Sitzplatz) geleiten.
- Möglichkeiten der Voranmeldung von mobilitätseingeschränkten Personen:
 - 48 Stunden vor Fahrtantritt unter der ÖBB Hotline 05-1717 (7.00- 22.00 Uhr täglich) bzw. mobilitaetsservice@pv.oebb.at; die Nachricht wird an die E-Mail Adresse mobilitaetsservice@raaberbahn.at und von dort an den Zugüberwacher (ZÜ) Wulkaprodersdorf weitergeleitet.
 - 48 Stunden vor Fahrtantritt an die Raaberbahn E-Mail Adresse mobilitaetsservice@raaberbahn.at oder über das Telefon- bzw. SMS- Service der Raaberbahn (0664/82 90 554), von dort wird an den Zugüberwacher (ZÜ) Wulkaprodersdorf weitergeleitet.

Zugüberwacher gibt in beiden Fällen die Information an die Zugmannschaft weiter (betreffend NSB informiert ZÜ den Fdl Pamhagen),

 - ✓ dass eine mobilitätseingeschränkte Person von der Infostelle/Wartebereich außerhalb des Gefahrenbereiches oder vom Bahnsteig in den zum Zug geleitet werden muss,
 - ✓ oder dass eine mobilitätseingeschränkte Person vom Zug auf den Bahnsteig oder zur Infostelle/Wartebereich außerhalb des Gefahrenbereiches geleitet werden muss.

- In den Nahverkehrszügen Raaberbahn Desiro Mainline, ÖBB Talent und ÖBB CityJet gibt es zusätzlich für mobilitätseingeschränkte Bahnbenutzer die Möglichkeit über die Notsprechstelle (auch Sprechstelle für Rollstuhlbenutzer) das Zugpersonal um Hilfe zu rufen, damit die mobilitätseingeschränkte Person vom Zug auf den Bahnsteig oder zur Infostelle/Wartebereich außerhalb des Gefahrenbereiches geleitet werden kann (für Rollstuhlfahrer, aber auch für blinde und sehschwache Personen).



Notsprechstelle Desiro Mainline



Notsprechstelle Talent

3. Strategiebestimmung

Die befristete Vorrangregelung für die Umrüstung/Erneuerung von Bahnhöfen gemäß Anlage B der TSI PRM soll in Österreich weiterhin gültig bleiben:

Werden bestehende Bahnhöfe mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von maximal 1 000 Personen (abreisende und ankommende Fahrgäste zusammen, gemittelt über zwölf Monate) erneuert oder umgerüstet, müssen für diese Bahnhöfe keine Aufzüge oder Rampen vorgesehen werden, die andernfalls zur Bereitstellung eines stufenfreien Wegs erforderlich wären, sofern in einem anderen Bahnhof im Umkreis von 50 km an derselben Strecke ein hindernisfreier Weg vorhanden ist, der den Anforderungen vollauf entspricht. In solchen Fällen muss der Entwurf der Bahnhofsgestaltung die Möglichkeit beinhalten, Aufzüge und/oder Rampen zu einem späteren Zeitpunkt nachzurüsten, um den Bahnhof für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich zu machen. Für die Abwicklung der Beförderung von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität mit Hilfe eines zugänglichen Mittels zwischen einem nicht zugänglichen Bahnhof und dem nächsten zugänglichen Bahnhof an derselben Strecke sind nationale Vorschriften anzuwenden.

Folgend finden sich unternehmensbezogene Angaben zur Strategiebestimmung. **Weitere unternehmensbezogene Angaben sind auch** (aus Gründen der besseren Lesbarkeit) **in Kapitel 2 bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen enthalten.**

Aus Sicht des bmvit werden die Strategien der Eisenbahnunternehmen unterstützt.

3.1. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich zum Ziel gesetzt, ihre Verkehrsstationen sukzessive zu modernisieren. Eine Verkehrsstation ist modern, wenn sie funktionell und bedarfsgerecht ist sowie über eine möglichst hohe Nutzbarkeit verfügt und den Anforderungen der Fahrgäste entspricht.

Ein wesentliches Kriterium zur Zielerreichung ist die Barrierefreiheit: Indem möglichst vielen Fahrgästen die Zugänglichkeit zur Verkehrsstation und die Benutzung der Bahn einfach und komfortabel ermöglicht wird, wird eine hohe Nutzbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen erreicht. Durch Barrierefreiheit soll ein diskriminierungsfreier Zugang zum System Eisenbahn gleichermaßen für alle Menschen ermöglicht werden.

Strategische Grundsätze zur barrierefreien Gestaltung

Bei der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst der Begriff Barrierefreiheit im Allgemeinen die Schaffung eines diskriminierungsfreien Zuganges zum System Eisenbahn durch bauliche Gestaltung von Verkehrsstationen, Bereitstellung von Informationen, organisatorische und kommunikative Maßnahmen bis hin zu Serviceleistungen (wie Hilfestellung) auf der Verkehrsstation.

Die Bereitstellung barrierefreier Infrastruktur ist ein wesentlicher Faktor für eine selbstbestimmte Nutzung des Systems Bahn durch behinderte Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Barrierefreie Infrastruktur wird im Sinne eines „design for all“ Prinzips für alle Kundinnen und Kunden gestaltet, denn nicht nur ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen verlangen nach adäquaten Lösungen – auch Familien mit Kindern haben spezielle Bedürfnisse, denen mit einem umfassenden Maßnahmenpaket entsprochen werden soll. Barrierefreiheit nimmt im Pflichtenheft der ÖBB-Infrastruktur AG daher einen prominenten Platz

ein. Die derzeit vorhandenen technischen Systeme bieten jedoch nur bedingt Ausgleich für eine barrierefreie und diskriminierungsfreie Nutzung des Systems Eisenbahn und werden durch betriebliche Maßnahmen und persönliche Hilfestellung ergänzt.

Die Maßnahmen zur Herstellung bzw. zur Verbesserung der barrierefreien Nutzung werden entsprechend der Fristigkeit des Anlagenerneuerungsbedarfs und unter Berücksichtigung von Fahrgastfrequenzen sowie Konzepten zur gesamtheitlichen Attraktivierung von Eisenbahnstrecken priorisiert. Ebenso werden Maßnahmen an Verkehrsstationen in der Nähe von wichtigen Rehabilitationseinrichtungen und Sonderpädagogischen Zentren („Points of special interest“) berücksichtigt, welche zusammen mit den Vertretern der Österreichischen Behindertenverbänden erhoben wurden.

Maßgeblich für Strategie und Umsetzung sind die Vorgaben des mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Finanzen abgestimmten Zielnetzes 2025+ der ÖBB-Infrastruktur AG. Das Zielnetz 2025+ ist die langfristige Strategie zur Stärkung der Marktposition Schiene, zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur und zur Weiterentwicklung der Sicherheit. Es stellt die Grundlage zur Erreichung der Unternehmensziele der ÖBB-Infrastruktur dar.

Werden bestehende Bahnhöfe bzw. Haltestellen mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von weniger als 1.000 Personen (abreisende und ankommende Fahrgäste zusammen, gemittelt über zwölf Monate) erneuert oder umgerüstet, müssen für diese Bahnhöfe und Haltestellen keine Aufzüge oder Rampen vorgesehen werden, die andernfalls zur Bereitstellung eines stufenfreien Wegs erforderlich wären, sofern in einem anderen Bahnhof im Umkreis von 50 km an derselben Strecke ein hindernisfreier Weg vorhanden ist, der den Anforderungen vollauf entspricht. In solchen Fällen muss der Entwurf der Bahnhofsgestaltung die Möglichkeit beinhalten, Aufzüge und/oder Rampen zu einem späteren Zeitpunkt nachzurüsten, um den Bahnhof/die Haltestelle für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich zu machen. Für die Abwicklung der Beförderung von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität mit Hilfe eines zugänglichen Mittels zwischen einem nicht zugänglichen Bahnhof und dem nächsten zugänglichen Bahnhof an derselben Strecke sind nationale Vorschriften anzuwenden.

3.2. Raaberbahn AG

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG plant die noch offenen Punkte ihres Netzes möglichst rasch zugänglich im Sinne des BGStG und der notwendigen Interoperabilitätsanforderungen zu machen.

Zur Erreichung dieser Ziele ist es erforderlich, die vorhandenen Mittel optimal einzusetzen, d.h. den größten Nutzen für die größte Anzahl an betroffenen Kunden.

Dies bedeutet:

für mobilitätseingeschränkte Menschen:

Den weiteren Ausbau der schienengleichen Zugänge (ohne Spurrille), speziell im Eisenbahnkreuzungsbereich mit erhöhter Anzahl des Fußgänger- bzw. Radfahrverkehrs. Die Mittelbahnsteige auf der Raaberbahn sind bereits alle mit schienengleichen Bahnsteigzugängen,

ohne Spurrille (System veloStrail), ausgestattet. Dies verringert die Stolpergefahr um ein Vielfaches.

für blinde Menschen:

In Zusammenarbeit mit Selbsthilfeorganisationen wurden neue technische Maßnahmen zur Herstellung der sicheren Zugänglichkeit für blinde und sehbehinderte Menschen umgesetzt. In den Bahnhöfen Müllendorf und Neufeld a.d. Leitha wurden die ersten beiden Blindenakustiksysteme installiert und umgesetzt. Beim Ausbau der Mittelbahnsteige in den Bahnhöfen Baumgarten und Wulkaprodersdorf wurden alle notwendigen Maßnahmen getroffen, um eine eventuelle Nachrüstung jederzeit zu gewährleisten.

Ebenso wurde beim Umbau in Wulkaprodersdorf bereits ein Taktiler Handlaufsystem angebracht. Eine Nachrüstung, eines Übersichtsplans für sehbehinderte bzw. blinde Menschen wird zusätzlich, bis Jahresende umgesetzt. Auf den restlichen Bahnhöfen der Raaberbahn Strecke ist dies im kommenden Jahr geplant.

für gehörlose Menschen:

Bei Zugausfällen kann in den besetzten Stationen eine optische Information in Form eines Aushanges oder ähnlichem geboten werden. Ein SMS-System wurde bei der Raaberbahn bereits in Betrieb genommen, ebenso ein Fahrgastinformationssystem (optisch mit Monitoren) im Jahr 2010.

4. Technische und betriebliche Mittel

4.1. Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Bahnhöfen und Fahrzeugen

Weitere unternehmensbezogene Angaben zum Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Bahnhöfen und Fahrzeugen finden sich auch (aus Gründen der besseren Lesbarkeit) in Kapitel 2 bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen.

Aus Sicht des bmvit werden diese Umsetzungsmaßnahmen der Eisenbahnunternehmen unterstützt.

4.1.1. ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft

Umfang der Umrüstung oder Erneuerung von Verkehrsstationen

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Umsetzungsplan 2016 – 2025 mit insgesamt 40 Verkehrsstationen.

Verkehrsstation	Rahmenplan-Strecke	Umfang der Umrüstung oder Erneuerung, vorgesehene Maßnahmen	Umsetzung bis vsl. Ende
Bad Ischl	074 Stainach-Irdning (a) - Attnang-Puchheim (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteig und Bahnsteigzugang	2020
Dürnkrot	040 Wien Nord (e) - Staatsgrenze n. Bernhardsthal	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2025
Ebenfurth	017 Wien Matzleinsdorf (a) - Wiener Neustadt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbare Bahnsteige und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes zur Realisierung der Ebenfurth Schleife	2025
Ebreichsdorf	017 Wien Matzleinsdorf (a) - Wiener Neustadt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbare Bahnsteige und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes zum Ausbau der Pottendorferlinie	2023
Fehring	024 Graz Hbf. (a) - Staatsgrenze n. Mogersdorf	Herstellung barrierefrei nutzbare Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2020
Frastanz	013 Bludenz (a) - Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz / Nendeln	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2021
Frohnleiten	020 Bruck a.d. Mur (a) - Graz Hbf. (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2019
Götzis	013 Bludenz (a) - Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz / Nendeln	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2021
Gratwein	020 Bruck a.d. Mur (a) - Graz Hbf. (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2023
Hennersdorf	017 Wien Matzleinsdorf (a) - Wiener Neustadt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2019
Hohenau	040 Wien Nord (e) - Staatsgrenze n. Bernhardsthal	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2025
Industriegebiet Hall-Thaur	008 Staatsgrenze n. Kufstein - Innsbruck Hbf. (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang im Rahmen des Projektes neuer S-Bahn Haltestellen in Innsbruck	2017
Innsbruck-Messe Saggen	008 Staatsgrenze n. Kufstein - Innsbruck Hbf. (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes neuer S-Bahn Haltestellen in Innsbruck	2020
Kapfenberg	019 Wiener Neustadt Hbf. (e) - Bruck a.d. Mur (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2020
Kirchberg in Tirol	007 Schwarzach-St. Veit (a) - Wörgl (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2020
Klaus in Vorarlberg	013 Bludenz (a) - Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz / Nendeln	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2023
Krumpendorf	026 Klagenfurt Hbf. (e) - Staatsgrenze n. Thörl-Maglern	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2019
Kühnsdorf-Klopeinersee	022 Graz Hbf. (a) - Klagenfurt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes zur Realisierung der Koralmbahn	2023
Lavanttal Bhf.	022 Graz Hbf. (a) - Klagenfurt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes zur Realisierung der Koralmbahn	2023
Ledenitzen	015 Villach Süd Gvbff. (a) - Staatsgrenze n. Rosenbach	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2018
Lienz	086 Staatsgrenze n. Weitlanbrunn - Abzw. Pursarnitz 1 (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2020
Lienz Schulzentrum	086 Staatsgrenze n. Weitlanbrunn - Abzw. Pursarnitz 1 (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteig und Bahnsteigzugang	2019
Lustenau	013 Bludenz (a) - Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz / Nendeln	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2018
Mittlern	022 Graz Hbf. (a) - Klagenfurt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteig und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes zur Realisierung der Koralmbahn	2023
Münchendorf	017 Wien Matzleinsdorf (a) - Wiener Neustadt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteig und Bahnsteigzugang	2020
Nenzing	013 Bludenz (a) - Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz / Nendeln	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2021
Ötztal	011 Innsbruck Hbf. (a) - Landeck (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2022
Pörschach am Wörthersee	026 Klagenfurt Hbf. (e) - Staatsgrenze n. Thörl-Maglern	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2019
Ried im Innkreis	076 Neumarkt-Kallham (a) - Staatsgrenze n. Braunau a. Inn	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2024
Schwaz	008 Staatsgrenze n. Kufstein - Innsbruck Hbf. (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2021
Seefeld in Tirol	084 Innsbruck Westbahnhof (a) - Staatsgrenze n. Scharnitz	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2019
St. Andrä-Wördern	043 Wien FJB (e) - Tulln (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2020
Ternitz	019 Wiener Neustadt Hbf. (e) - Bruck a.d. Mur (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2022
Tulln	043 Wien FJB (e) - Tulln (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2020
Vils-Stadt	085 Staatsgrenze n. Ehrwald-Zugspitzbahn - Staatsgrenze n. Schönbichl	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteig und Bahnsteigzugang	2017

Velden am Wörthersee	026	Klagenfurt Hbf. (e) - Staatsgrenze n. Thörl-Maglern	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2018
Völs	011	Innsbruck Hbf. (a) - Landeck (e)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteigzugang, Anpassung der Bahnsteigausstattung	2021
Wernstein	005	Wels Hbf. (a) - Staatsgrenze n. Passau	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang	2021
Weststeiermark	022	Graz Hbf. (a) - Klagenfurt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteige und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes zur Realisierung der Koralmbahn	2023
Wiederndorf-Aich	022	Graz Hbf. (a) - Klagenfurt Hbf. (a)	Herstellung barrierefrei nutzbarer Bahnsteig und Bahnsteigzugang im Zuge des Projektes zur Realisierung der Koralmbahn	2023

40 Stück

Alle sonstigen Arbeiten zur Beseitigung von Zugangsbarrieren, die nicht unter Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG fallen


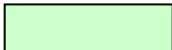
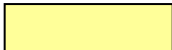

Bei allen sonstigen Arbeiten (Instandhaltung im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG) wird die Barrierefreiheit soweit wie möglich berücksichtigt. Basis für diese Arbeiten sind nationale und unternehmensinterne Vorgaben zur Barrierefreiheit, welche mit den Inhalten der TSI PRM abgestimmt sind.

Finanzierung

Gemäß § 42 Bundesbahngesetz ist von der ÖBB-Infrastruktur AG ein sechsjähriger Rahmenplan zu erstellen, welcher unter Bedachtnahme auf die Festlegungen des Zielnetzes 2025+ die Grundlage für die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur darstellt. Gegenstand des vorliegenden Umsetzungsplanes Barrierefreiheit gem. TSI PRM sind Maßnahmen an Verkehrsstationen, deren Finanzierung im von der Österreichischen Bundesregierung genehmigten ÖBB-Rahmenplan 2016-2021 bzw. dessen Fortschreibung enthalten ist.

4.1.2. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)

In den folgenden Tabellen ist die Weiterentwicklung des Etappenplanes wie folgt dokumentiert (inkl. Farblegende):

- Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt 
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit in Umsetzung 
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit in Konzeption
(derzeit Planungen für längerfristiges Investitionsprogramm MIP 2015-2019) 
- Überlegungen betreffend Auflassung/Neukonzeption
von Stationen oder Teilen derselben
(und entsprechendem Wegfall oder Änderungen von Maßnahmen zur Barrierefreiheit) 

Maßnahmen Bahnsteige: Strecke Mitte Leithabrücke Neufeld a.d. Leitha - Staatsgrenze bei Baumgarten

Stationsname	Stationsart	Bahnsteigkante	Kantenhöhe	Breite	Schiengleicher Bahnsteigzugang ohne Spurrille	Bahnsteig-Maßnahmen	Kosten Maßnahmen in Euro	Zeithorizont
Neufeld an der Leitha	Bahnhof	1+2	55 cm	291 - 315 cm	Bedielung mit Gummieinlagen ohne Spurrille, System veloStrail	Neuerrichtung Mittelbahnsteig 2008; Geländer und Noppensteine; Blindenakustiksystem	2.500,00	2017 - 2018
						Taktiler Handlaufsystem;		
Müllendorf	Bahnhof	1+2	55 cm	285 - 335 cm	Bedielung mit Gummieinlagen ohne Spurrille, System veloStrail	Neuerrichtung Mittelbahnsteig 2009; Geländer und Noppensteine; Blindenakustiksystem	2.500,00	2017-2018
						Taktiler Handlaufsystem;		
Wulkaprodersdorf	Bahnhof	1	55 cm	300 cm	nicht erforderlich da Randbahnsteig	Neuerrichtung Randbahnsteig 2016; Geländer, Rampen und Blindenleitsystem	1.000,00	2017-2018
		2+3	55 cm	421 - 492 cm	Bedielung mit Gummieinlagen ohne Spurrille, System veloStrail	Neuerrichtung Mittelbahnsteig 2015; Geländer, Rampen, Blindenleitsystem und Taktiler Handlaufsystem		
		4	25 cm	158 cm	wird mit FPW 2016/17 durch Inbetriebnahme Bstg 1 abgetragen		Eigenleistung	2017
Draßburg	Haltestelle	1	45 cm	290 - 305 cm	nicht erforderlich da Randbahnsteig	Unbefestigten Bahnsteigteil befestigt; Blindenleitsystem auf Bestand aufkleben	1.500,00	2017-2018
			kein Umbau geplant			Taktiler Handlaufsystem (Übersichtskarte);		
Baumgarten	Bahnhof	1+2	55 cm	300 - 437 cm	Bedielung mit Gummieinlagen ohne Spurrille, System veloStrail	Neuerrichtung Mittelbahnsteig 2016; Geländer, Rampen, Blindenleitsystem und Taktiler Handlaufsystem;	2016	2016
		2+3 alt	25 cm	135 cm	wird mit FPW 2016/17 durch Inbetriebnahme des neuen Mittelbahnsteiges abgetragen		Eigenleistung	2017

Maßnahmen Stationsgeb.: Strecke Mitte Leithabrücke Neufeld a.d. Leitha - Staatsgrenze bei Baumgarten

Stationsname	Aufnahmsgeb. / Warteraum	WC	Behindertenparkplatz	Schalter	Wartekoje oder Bahnsteigdach zugänglich	Beleuchtung	Lautsprecher	AZA	Wagenstandsanzeiger	Fahrplanaush.	230 V Anschluss	Blindenleitsystem	Offene Maßnahmen und Kosten in Euro
Neufeld an der Leitha	vorhanden, momentane Schließung aufgrund wiederholtem Vandalismus	barrierefreier Umbau derzeit kein Thema	2008	Umbau Induktionsanlage 2008	2x Wartekoje zugänglich; zusätzliche Verglasung 2014	vorhanden	vorhanden	AZA nicht digitaler Fahrplanmonitor vorhanden; dezidierte AZA nicht	keine	vorhanden	nicht vorhanden	Blindenakustiksystem; Noppenstreifen mit Geländer 2009	keine Maßnahmen geplant
Müllendorf	vorhanden, momentane Schließung aufgrund wiederholtem Vandalismus	Beh.+ Damen WC gemeinsam 2009	2008	Umbau Induktionsanlage 2008	Wartekoje zugänglich	vorhanden	vorhanden				nicht vorhanden	Blindenakustiksystem; Noppenstreifen mit Geländer 2008	keine Maßnahmen geplant
Wulkaprodersdorf	Bahnseite zugänglich; Rampe+ Podest 2007 Straßenseite nicht zugänglich 2 Stufen	Beh.+ Damen WC gemeinsam 2007	2006	zugänglich Induktionsanlage (75,5), Bankomatkassa absenken 2007	Bahnsteigdach zugänglich 2015	vorhanden	vorhanden				nicht vorhanden	Blindenleitsystem + Taktile Handlaufbeschriftung 2015	barrierefreier Zugang Straßenseite mit Umsetzung P+R Anlage Wulkaprodersdorf 2017/18 350.000,00

Stationsname	Aufnahmsgeb. / Warteraum	WC	Behinderten- parkplatz	Schalter	Wartekoje oder Bahnsteigdach zugänglich	Beleuchtung	Lautsprecher		230 V Anschluss	Blindenleit- system	Offene Maßnahmen und Kosten [€]	Bemerkungen
Draßburg	vorhanden, momentane Schließung aufgrund wiederholtem Vandalismus	nicht vorhanden	2009	nicht vorhanden	Vordach zugänglich 2009	vorh and en	vorhan den		nicht vorha nden	Aufkleben Blindenleitsys tem auf Bestand 2010	keine Maßnahmen geplant	
Baumgarten	Neubau Mittelbahn- steig Zugänglich- keit durch Rampen und Geländer 2016	vorhanden, Schließung aufgrund wiederholtem Vandalismus, barrierefreier Umbau kein Thema	vorhand en	Fahrkarten automat im AG zugänglich nach Umbau 2016	Bahnsteig- dach zugänglich nach Umbau 2016	vorh and en	vorhan den		nicht vorha nden	Blindenleit- system nach Umbau 2016	nach Abschluss Umbau 2016 keine Maßnahmen geplant	

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG weist darauf hin, dass diese Zusammenstellung zur weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit auf der Raaberbahn Strecke zum aktuellen Zeitpunkt gültig ist. Durch unvorhergesehene, dringlichere Projekte können geplante Maßnahmen verschoben bzw. auch aufgelassen werden.

4.2. Einsatz betrieblicher Maßnahmen als Ausgleich für noch bestehende Zugangsbarrieren

Angaben zum Einsatz betrieblicher Maßnahmen (Hilfeleistung) als Ausgleich für bestehende Zugangsbarrieren siehe Ausführungen in Kapitel 2 bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen.

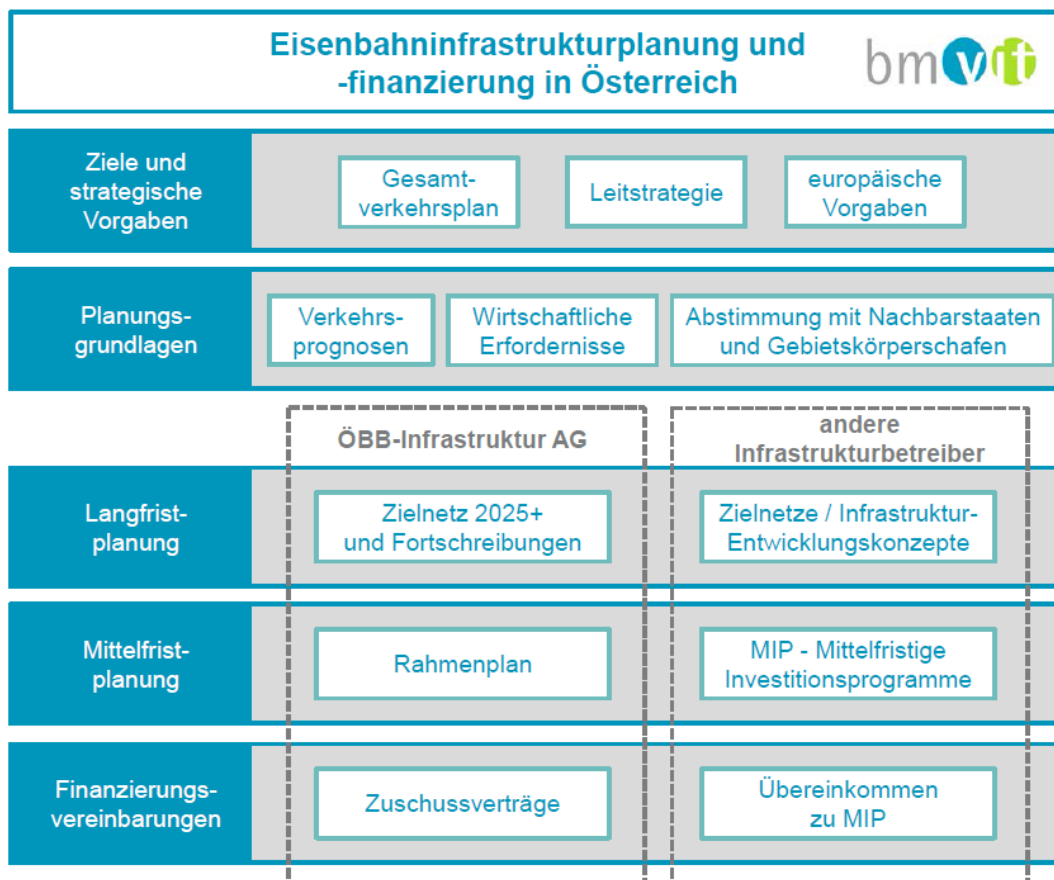
5. Finanzierung

5.1. vertragliche Vereinbarungen gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU

Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

Das Eisenbahngesetz sieht in Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums" vor, dass eine Leitstrategie regeln soll, wie die Eisenbahninfrastruktur im österreichischen Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen ausgestaltet werden soll, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf die Instandhaltung, die Erneuerung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gerecht zu werden.

Die folgende Abbildung zeigt die Einordnung der Leitstrategie in der Eisenbahninfrastrukturplanung und -finanzierung in Österreich:



(Quelle: Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur - Entwurf zur Konsultation, bmvfi, 2017)

ÖBB-Infrastruktur AG

Die Verantwortung für Errichtung, Finanzierung und Betrieb der österreichischen hochrangigen Eisenbahninfrastruktur liegt bei einer privatrechtlich organisierten Aktiengesellschaft, die über die ÖBB-Holding AG zu hundert Prozent im Bundeseigentum steht, der ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Einklang mit der zwischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und ÖBB-Infrastruktur AG abgestimmten Verkehrsprognose 2025+ wurde ein Zielnetz 2025+ für die Eisenbahninfrastruktur der ÖBB definiert. Das Zielnetz 2025+ wird schrittweise durch sechsjährige Investitionsprogramme (ÖBB-Rahmenpläne) umgesetzt, die in der Regel jährlich fortgeschrieben und vom Ministerrat beschlossen werden. Die Rahmenpläne enthalten die vorgesehenen finanziellen Mittel für Neu- und Ausbaurvorhaben sowie für Reinvestitionen und Instandhaltung.

Grundlegende Schwerpunkte der Finanzierungsvereinbarungen sind die Sicherstellung der Werthaltigkeit und der Qualität des Schienennetzes sowie die Festlegung von Zielvorgaben und Kennzahlen zur Schaffung von Anreizen für den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG.

Andere Infrastrukturbetreiber

Betreiber von Haupt- und Nebenbahnen, welche im Bundesbahngesetz nicht als Eisenbahnunternehmen angeführt sind, werden in Österreich als Privatbahnen bezeichnet. Ihrer Funktionalität entsprechend sind die meisten Privatbahnen im Eigentum der öffentlichen Hand. Der Bund kann unter bestimmten Voraussetzungen für die Eisenbahninfrastruktur von Privatbahnen auf Ansuchen und auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen (MIP's) gewähren.

Zielsetzungen und Maßnahmen:

In der Leitstrategie wurden übergeordnete Ziele und darauf aufbauende Maßnahmen definiert. Die „Schnittstelle Verkehrsstation verbessern - Intermodalität und Barrierefreiheit“ bildet eine davon:

Nur indem für möglichst viele Fahrgäste die Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen ermöglicht wird, schafft man eine hohe Nutzbarkeit der Verkehrsstationen. Nicht nur ältere Menschen und solche mit besonderen Bedürfnissen verlangen nach angepassten Lösungen – auch Familien mit Kindern haben spezielle Bedürfnisse. Deshalb sind die Verkehrsstationen gemäß dem Etappenplan Verkehr bzw. der gesetzlichen Bestimmungen barrierefrei auszustatten.

Bei den Planungen für die Umgestaltung bzw. Attraktivierung von Verkehrsstationen und deren Umfeld sollen deshalb nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten und in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften die Bedürfnisse der Fahrgäste berücksichtigt werden. Dazu zählt insbesondere auch die barrierefreie Ausgestaltung gemäß den gesetzlichen Bestimmungen und dem Etappenplan Verkehr.

Weiterführende Informationen zur Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur - Entwurf zur Konsultation siehe Website: www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/eisbinfra.html

Unternehmensbezogene Informationen finden sich auch in den jeweiligen Beiträgen der Eisenbahnunternehmen in den Kapiteln 2 bis 4.

5.2. öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Sicherstellung eines **Grundangebots** im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr fällt in den Aufgabenbereich des bmvit, die Zuständigkeit für die übrigen Verkehrsdienste liegt bei den Ländern.

ÖBB-Personenverkehr AG

Für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist gemäß § 48 Bundesbahngesetz der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zuständig. Gemäß §§ 7 bis 9 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 ist durch den Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicherzustellen.

Das bmvit bedient sich bei der operativen Durchführung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIGmbH)

Privatbahnen

Für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Bereich der Privatbahnen ist gemäß § 3 Privatbahngesetz 2004 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zuständig. Gemäß §§ 7 bis 9 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 ist durch den Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr auch in diesem Bereich sicherzustellen.

Analog zum Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB PV AG und in Entsprechung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 schließt die SCHIGmbH mit den in Frage kommenden Privatbahnen Verkehrsdienstverträge ab.

Die Bestellung von Verkehrsleistungen soll verstärkt an die Anforderungen der Barrierefreiheit geknüpft werden. Bei den Abschlüssen von Verkehrsdienstverträgen auf Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit Eisenbahnverkehrsunternehmen werden konkrete Leistungsniveaus vorgegeben (möglich durch Umstellung von Tarifbestellung auf Leistungsbestellung). Die Barrierefreiheit wird in den Verkehrsdienstverträgen als Parameter aufgenommen.

Weitere Informationen bzw. Informationen zu aktuellen Vergaben siehe www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung

6. Abkürzungen

AG	Aufnahmegebäude
AG	Aktiengesellschaft
AZA	automatische Zugzielanzeige
Bf	Bahnhof
BFI	Berufsförderungsinstitut
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGStG	Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bstg	Bahnsteig
CAT	Kurzbezeichnung City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.
DB	Deutsche Bahn
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
ETW, GTW, STW,...	Fahrzeugtypen
EU (EG)	Europäische Union (Europäische Gemeinschaft)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
FPW	Fahrplanwechsel
GKB	Kurzbezeichnung Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Hst	Haltestelle
iSd	im Sinne des
MIP	Mittelfristiges Investitions- und Erhaltungsprogramm
Mock UP	Modell bzw. Nachbildung
NSB	Neusiedler Seebahn AG
ÖAR	Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OÖ	Oberösterreich
PRM	Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (persons with disabilities and persons with reduced mobility)
PV	Personenverkehr
RIC	Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SMS	short message service
SNNB	Schienennetznutzungsbedingungen
SOS	internationales Notsignal
TSI PRM	technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
VCÖ	Verein "VCÖ - Mobilität mit Zukunft"
WCAG	Web Content Accessibility Guidelines
WLABmz, Bbmzv,...	Wagengattung nach UIC
ZÜ	Zugüberwacher

7. Quellen/Literatur

Beiträge der Eisenbahnunternehmen:

- City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.
(GZ: BMVIT-250.044/0022-IV/SCH4/2016)
- Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
(GZ: BMVIT-250.044/0023-IV/SCH4/2016)
- Montafonerbahn Aktiengesellschaft
(GZ: BMVIT-250.044/0001-IV/SCH4/2017)
- ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
(GZ: BMVIT-250.044/0027-IV/SCH4/2016)
- ÖBB Personenverkehr AG
(GZ: BMVIT-250.044/0026-IV/SCH4/2016)
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
(GZ: BMVIT-250.044/0021-IV/SCH4/2016)
- Steiermärkische Landesbahnen
(GZ: BMVIT-250.044/0020-IV/SCH4/2016)
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH
(GZ: BMVIT-250.044/0024-IV/SCH4/2016)
- WESTbahn Management GmbH
(GZ: BMVIT-250.044/0006-IV/SCH4/2016)

Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2015,
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2016

Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr,
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2009

Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur - Entwurf zur Konsultation,
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2017

Menschen mit Beeinträchtigungen, Ergebnisse der Mikrozensus-Zusatzfragen 4. Quartal 2015
Statistik Austria, 2016

Nationaler Aktionsplan Behinderung 2012-2020,
Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz , 2012

Relevante Rechtsakte (EU)

Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)

Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

Relevante Rechtsakte (Österreich)

Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG), BGBl. I Nr. 82/2005 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 59/2014

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 204/1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 59/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl. Nr. 825/1992 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2015

Bundesgesetz über Leistungen für Privatbahnen (Privatbahngesetz 2004 - PrivbG), BGBl. I Nr. 39/2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2009

8. Ausblick

Dieser Umsetzungsplan wird regelmäßig, mindestens alle fünf Jahre aktualisiert.

Wien, September 2017 (V1.0)