

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

Professional MBA
Facility Management

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).



Barrierefreier Zugang in öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln

Gesellschaftliche Bedeutung, rechtliche Rahmenbedingungen und Praxisbeispiele

Master Thesis zur Erlangung des akademischen Grades
„Master of Business Administration“

eingereicht bei
Architektin Dipl.-Ing. Monika Anna Klenovec

Dipl.-Pol. Katja Bröcker

0828003

Wien, 30. April 2011

Eidesstattliche Erklärung

Ich, **DIPL.-POL. KATJA BRÖCKER**, versichere hiermit

1. dass ich die vorliegende Master These, "BARRIEREFREIER ZUGANG IN ÖFFENTLICHEN GEÄUDEN UND ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN", 93 Seiten, gebunden, selbständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfen bedient habe, und
2. dass ich diese Master These bisher weder im Inland noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.

Wien, 30.04.2011

Unterschrift

Vorwort

Im Rahmen des Masterstudienganges „Professional MBA Facility Management“ an der TU Wien ist am Ende des Studiums eine Master These zu verfassen um das Studium erfolgreich abschließen zu können und um den akademischen Titel Master of Business Administration (MBA) zu erlangen.

Ich habe mir das Thema „Barrierefreier Zugang in öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln“ zum Inhalt meine Master These gemacht.

Ich habe das Thema meiner Master These vor allem aus persönlichem Interesse gewählt. Nichtsdestotrotz werden in der Master These selbstverständlich die Lehrinhalte des Studiums – soweit für dieses Thema relevant – verarbeitet.

Mein persönliches Interesse an diesem Thema diese Master These zu schreiben, begründet sich damit, dass ich vor etwas mehr als einem Jahr Mutter geworden bin. Seitdem bin ich viel mit dem Kinderwagen in der Stadt unterwegs und muss zu verschiedenen Behörden und sonstigen Institutionen. Erst dadurch ist mir bewusst geworden wie viele – kleine und große – Hürden im öffentlichen Bereich auf begrenzt mobile Menschen warten und überwunden werden müssen. Diese (oftmals baulichen) Barrieren in unseren Städten machen das Leben für einen Teil der Bevölkerung zum täglichen Hindernislauf.

Aus meinen täglichen Beobachtungen, Erfahrungen und Überlegungen ist die Motivation entstanden meine Master These im Rahmen des Masterstudienganges „Professional MBA Facility Management“ zu diesem Thema zu verfassen. Ich denke es ist eine spannende Materie, welche eine nähere Betrachtung verdient. Insbesondere im Bereich des Facility Managements ist dies ein Gebiet, welches einer besonderen Aufmerksamkeit bedarf. Dies ist alleine schon aufgrund der gesetzlichen Vorschriften notwendig, aber auch der gesellschaftliche Respekt und Zusammenhalt gebietet die Einbeziehung von begrenzt mobilen Menschen in das öffentliche Leben – möglichst ohne dass diese dabei auf fremde Hilfe angewiesen sind.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	III
Abkürzungsverzeichnis	VI
1 Einleitung	1
2 Methodische Vorgehensweise.....	2
3 Beschreibung der Problemstellung	3
4 Definition: Barrierefreiheit.....	4
5 Betroffene Personengruppen.....	8
5.1 Bewegungsbehinderte Menschen.....	9
5.2 Sinnesbehinderte Menschen.....	9
5.3 Entwicklungsbehinderte Menschen	10
5.4 Alte Menschen	10
5.5 Kinder.....	12
5.6 Vorübergehend bewegungs- oder sinnesbehinderte Menschen	12
6 Nutzen der Barrierefreiheit	14
6.1 Gesellschaftlicher Nutzen	14
6.2 Soziale Integration	14
6.2.1 Ältere Menschen	15
6.2.2 Kinder und Jugendliche.....	16
6.2.3 Arbeitskräftepotenzial	16
6.3 Wirtschaftlicher Nutzen	16
6.3.1 Tourismusbranche	16
6.3.2 (Sozial-) Versicherungsbranche.....	19
6.3.3 Verkehrsbranche	19
6.3.4 Bauliche Aspekte	20
7 Rechtlicher Diskurs – Barrierefreiheit	23
7.1 Internationale und Europäische Vorgaben für barrierefreie Zugänge.....	23
7.1.1 Rechtsimpulse	23
7.1.2 Rechtsakte	28
7.1.2.1 Bauwesen	28
7.1.2.2 Verkehrswesen	29
7.2 Österreichische Vorgaben für barrierefreie Zugänge.....	34
7.2.1 Gesetze	34
7.2.2 Normen und Richtlinien.....	39
8 Weiterentwicklung Barrierefreiheit	43
9 Beispiele aus der Praxis – Darstellung und Analyse.....	46
9.1 Objekte – Auswahl	46
9.2 Objekte – thematische Zuordnung	47

9.2.1	U-Bahn Linien.....	47
9.2.1.1	Wiener U-Bahn	48
9.2.1.2	Münchener U-Bahn.....	52
9.2.1.3	Berliner U-Bahn	53
9.2.1.4	London Underground	55
9.2.2	Museen	57
9.2.2.1	Albertina.....	57
9.2.2.2	Kunsthistorisches Museum	58
9.2.2.3	British Museum.....	59
9.2.2.4	Mercedes-Benz Museum.....	60
9.2.2.5	Museum Brandhorst.....	62
10	Resümee	64
11	Kurzfassung.....	66
	Literaturverzeichnis.....	68
	Abbildungsverzeichnis	79
	Textverzeichnis	80
	Anhang	81

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Anm.	Anmerkung
AschG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGStG	Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz
BEinstG	Behinderteneinstellungsgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMASK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
BMSK	Bundesministerium für Soziales und Konsumentenschutz
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
BVergG	Bundes-Vergabegesetz
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
ca.	circa
EDAD	Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V.
ECA	European Concept for Accessibility
EG	Europäische Gemeinschaft
et al.	et alii
EU	Europäische Union
e.V.	eingetragener Verein
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
ff.	fort folgend
F.U.R.	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hrsg.	Herausgeber
ICE	Intercityexpress

ICF	International Classification Function, Disability and Health
LGBL	Landesgesetzblatt
lit.	litera
lt.	laut
m	Meter
Mio.	Millionen
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
Natko	Nationale Koordinationsstelle Tourismus für Alle
NC	North Carolina
Nr.	Nummer
ÖAR	Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OIB	Österreichisches Institut für Bautechnik
ÖNorm	Österreichisches Normungsinstitut
ResAP	Resolution Aktionsplan
Rec	Recommendation
S.	Seite
TSI (PRM)	Technische Spezifikation für Interoperabilität (People with reduced mobility)
u.a.	unter anderem
UN	United Nations
usw.	und so weiter
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
vgl.	vergleiche
WHO	World Health Organisation
z.B.	zum Beispiel
Zif.	Ziffer
z.T.	zum Teil

1 Einleitung

Diese Master These setzt sich mit dem Thema „Barrierefreier Zugang in öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln“ auseinander.

Das Thema eignet sich besonders für eine nähere Betrachtung, da hier ganz klar der Umgang mit und die Einbindung von einer Vielzahl von Betroffenen in die Gesellschaft und damit in das gesellschaftliche und öffentliche Leben zum Ausdruck kommt.

Als Untertitel der Master These wurde „Gesellschaftliche Bedeutung, rechtliche Rahmenbedingungen und Praxisbeispiele“ gewählt. Das Ziel der Arbeit soll durch den Titel und den Untertitel greifbar gemacht werden und gleichzeitig den Leser gezielt auf die inhaltlichen Schwerpunkte vorbereiten.

Die Fragestellungen, die es zu beantworten gilt sind: Wie wird Barrierefreiheit definiert? Wer sind die betroffenen Personengruppen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind? Wem nutzt Barrierefreiheit? Gibt es, neben dem direkten Nutzen für die Betroffenen, auch einen gesellschaftlichen Nutzen? Gibt es eine wirtschaftliche Bedeutung von Barrierefreiheit? Ist der (Mehr-)Aufwand für die Barrierefreiheit gerechtfertigt? Neben diesen Fragen werden die rechtlichen Grundlagen und deren Entwicklung dargestellt, mögliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Neben den oben genannten Fragestellungen wird in dieser Arbeit auch auf konkrete Beispiele aus der Praxis eingegangen. In diesem Praxisteil ist die Analyse der Ist-Situation besonders wichtig. Die Auswahl der Objekte erfolgte nach persönlichem Interesse des Autors. Wo es notwendig erscheint, wird auch einen kurzer Einblick gegeben, warum die aktuelle Situation nicht unbedingt befriedigend gelöst ist (zum Beispiel gibt es kaum barrierefreie U-Bahn Stationen in der Londoner Innenstadt).

2 Methodische Vorgehensweise

Diese Arbeit beschreibt den barrierefreien Zugang zu öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im ersten Teil dieser Arbeit wird anhand der aktuellen Literatur Barrierefreiheit definiert, die betroffenen Personengruppen analysiert, der gesellschaftliche und wirtschaftliche Nutzen dargestellt sowie die Entwicklung der rechtlichen Grundlagen erläutert und bewertet. Abschließend gibt es noch einen Ausblick auf die zukünftige Bedingung für eine optimale Weiterentwicklung der Barrierefreiheit.

Der zweite Teil der Arbeit analysiert anhand von Internetrecherchen, inwieweit die barrierefreie Ausführung von ausgewählten Praxisbeispielen bei öffentlichen Gebäuden und Verkehrsmitteln bisher erfolgte.

3 Beschreibung der Problemstellung

Barrierefreies Bauen und Gestalten von öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln inkludiert eine große Zahl von Menschen. Hier stellt sich die Frage, wie sich die aktuelle Situation von Barrierefreiheit in Österreich darstellt. Wer sind die betroffenen Personengruppen in Österreich? Warum ist eine barrierefrei gestaltete Umwelt für die Gesellschaft und für die Wirtschaft notwendig und sinnvoll? Was sind die rechtlichen Rahmenbedingungen in Österreich? Welchen Einfluss haben diese? Wie kann die Barrierefreiheit bei öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden? Wie wurde die Barrierefreiheit bisher in der Praxis bei ausgewählten öffentlichen Gebäuden (Museen) und öffentlichen Verkehrsmitteln (U-Bahnen) umgesetzt?

4 Definition: Barrierefreiheit

Barrieren gibt es in vielen Bereichen im öffentlichen und privaten Leben von Menschen und sie behindern dadurch die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen. Der Wert einer Gesellschaft misst sich daran, wie sie es schafft alle Menschen zu integrieren. Die Stärke eines Volkes misst sich am Wohl der Schwachen, so steht es in der Präambel der schweizerischen Verfassung vom 18. April 1999.¹ Nicht das Wirtschaftswachstum steht im Vordergrund, sondern die Integration aller Menschen. Der Mensch fühlt sich als ein einzigartiges Individuum und möchte so auch leben können und sich nicht in bestimmte Standards zwingen lassen,² welche das Alter, die Größe und die körperlichen und geistigen Fähigkeiten vernachlässigt. Negativ betrachtet könnte man von der Individualismusfalle oder dem „genormten Menschen“ sprechen. Es ist aber normal verschieden zu sein.

„Darüber hinaus führt die Kenntnis und Berücksichtigung menschlicher Vielfalt im Hinblick auf Dimensionierung, Wahrnehmung, Motorik, Kognition und Kultur bei der Planung und Erstellung einer Umwelt zur Solidarität und erleichtert zwischenmenschliche Interaktion. Dass ist ein entscheidender Schritt hin zu Chancengleichheit, also dahin, jedem ein Recht auf das Leben zu ermöglichen, dass er/sie für sich wählt, unabhängig und autonom zu sein [...], ein Mensch zu sein!“³

Auf diese Verschiedenartigkeit sollte gerade im öffentlichen Leben Rücksicht genommen werden, und trotzdem gibt es sichtbare und unsichtbare Barrieren.

Die unsichtbare Barriere in unseren Köpfen über den Begriff „Barrierefreier Zugang“ bremst uns selbst aus, barrierefrei zu planen und zu bauen. Zu teuer, zu kompliziert und vor allem betrifft es nur eine Randgruppe in unserer Gesellschaft. Der Rollstuhlfahrer ist das sichtbar gewordene Symbol für barrierefreie Zugänge. Ein häufiges Argument gegen Barrierefreiheit ist die Meinung, dass mit hohen Aufwendungen behindertengerechte Zugänge in öffentlichen Gebäuden, Kinos,

¹ Vgl. Bundesverfassung der Schweizer Eidgenossenschaft, Stand 01.01.2011

² Ernst Neufert war der Begründer des genormten Menschen in seinem Werk „Bauentwurfslehre“, welches heute noch ein gängiges Arbeitsmaterial für viele Personen im Bereich Bauen ist.

³ Siehe Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) & Fürst Donnersmark-Stiftung zu Berlin (Hrsg.) (2008): ECA für Verwaltungen, S. 17

Schwimmbäder, Verkehrsmittel usw. geschaffen werden, um eine proportional kleine Randgruppe in die Gesellschaft zu integrieren. Vergessen wird dabei häufig, dass es sich bei Barrierefreiheit nur um abgesenkte Gehsteige, Rampen und Lifte handelt. Barrierefreiheit inkludiert auch akustische, optische und taktile Maßnahmen für gehörlose, taube und blinden Menschen.

Barrierefrei ist eine Weiterentwicklung des Begriffs „behindertengerecht“, der als medizinischer Begriff in Gesetzestexten vorkommt und unser Denken dadurch beeinflusst. Die WHO vereint mittlerweile mit dem Begriff ICF „International Classification of Functioning, Disability and Health“ das rein medizinische Modell der Behinderung mit dem sozialen Modell, welches wertneutral mit Beeinträchtigung und Behinderung umgeht, indem es die Funktionen und Fähigkeiten von Menschen beschreibt und nicht deren Defekte und Defizite. Der Begriff „disability“ (Behinderung) wird durch „activity limitation“ (Aktivitätseinschränkung) ersetzt.⁴ So können Barrieren aus der Umwelt den Menschen behindern und nicht umgekehrt.

Der Begriff „behindertengerecht“ ist eng definiert und kann nur auf bestimmte Nutzer angewandt werden. Der Begriff „barrierefrei“ ist dagegen allumfassender, wertneutral und zeitgemäßer und trifft die Situation besser.

„Barrierefreiheit bedeutet Zugänglichkeit und Benützbarkeit von Gebäuden und Informationen für alle Menschen, egal ob sie im Rollstuhl sitzen, ob es sich um Mütter mit Kleinkindern oder Personen nicht deutscher Muttersprache handelt, ob es blinde, gehörlose, psychisch behinderte oder alte Menschen sind [...]“⁵

Barrierefrei sind Einrichtungen dann, wenn sie von möglichst vielen (85%) Menschen benutzt werden können. Dieses entspricht dem „design for all“-Ansatz.⁶ Es geht nicht um Defizite der Nutzer, sondern um die Vielfalt der Nutzer.

Erstmals ist der „design for all“-Ansatz im skandinavischen Funktionalismus der 1950er Jahre in Verbindung mit dem Konzept „Gesellschaft für Alle“ aufgetaucht,

⁴ Vgl. World Health Organization (WHO) (Hrsg.) (2001): International classification of functioning, disability and health (ICF)

⁵ Siehe Integration: Östererich & Firlinger, Beate (Hrsg.) (2003): Buch der Begriffe, S. 98

⁶ Vgl. Klenovec, Monika Anna (2009): Vorlesungsunterlagen TU Wien – Professional MBA Facility Management, Folie Nr. 17

welcher sich hauptsächlich auf Barrierefreiheit konzentrierte. In Großbritannien spricht man dagegen vom „inclusive design“, ins Deutsche übersetzt dem Design, welches alle Menschen inkludiert.

In Europa hat die ECA (European Concept for Accessibility) im Jahr 2003 sechs Prinzipien erstellt, wie die Zugänglichkeit und das „Design für Alle“ beschaffen sein sollten:

1. Respektierend: Zugänglichkeit der Umwelt für Alle, Vielfalt der Nutzer, keine Ausgrenzung
2. Sicher: keine Risiken für den Nutzer durch die bauliche Umwelt
3. Gesund: kein Gesundheitsrisiko
4. Funktionell: unproblematische und ohne Schwierigkeiten zugängliche Umwelt
5. Verständlich
6. Ästhetisch⁷

In den USA entwickelte der Architekt Ron Mace in den 1980er den „universal design“-Konzept, welcher sieben Regeln zur Gestaltung von Produkten, Umgebung und Dienstleistungen enthält, so dass sie für alle Menschen nutzbar sind.⁸

1. Breite Nutzbarkeit
2. Flexibilität in der Benutzung
3. Einfache und intuitive Benutzung
4. Sensorisch wahrnehmbare Information
5. Fehlertoleranz
6. Niedriger körperlicher Aufwand
7. Größe und Platz für Zugang und Benutzung⁹

⁷ Vgl. Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) & Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin (Hrsg.) (2005): Europäisches Konzept für Zugänglichkeit (ECA), S. 9

⁸ Vgl. Firlinger, Beate et al. (Hrsg.) (2005): MAINual – Handbuch Barrierefreie Öffentlichkeit

⁹ Siehe Mace et al., The Center for Universal Design (NC State University) (Hrsg.) (1997): The principles of universal design

Mace et al. definierte „universal design“ wie folgt: *„The design of products and environments to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaption or specialized design.“*¹⁰

Die Europäische Union verwendet in ihrer bisherigen Terminologie eher den Begriff „design for all“ während die Vereinten Nationen den Begriff „universal design“ vorziehen. Es ist davon auszugehen, dass sich die EU in Zukunft stärker an den Begriff des „universal design“ anlehnen wird.

In dieser Arbeit wird der Begriff Barrierefreiheit und barrierefreies Bauen als Synonym im Sinne des „universal design“-Konzept oder „design for all“- Konzept verwendet.

¹⁰ Siehe Mace et al., The Center for Universal Design (NC State University) (Hrsg.) (1997): The principles of universal design

5 Betroffene Personengruppen

Das Vorurteil, dass barrierefreies Bauen nur eine kleine Randgruppe betrifft, wird allein schon durch die steigende Anzahl der eigentlichen Nutzer abgebaut und widerlegt.

Für folgende Menschen ist ein barrierefreier Zugang wichtig, um ohne Behinderung (besser: ohne Einschränkung) am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

- bewegungsbehinderte Menschen
- sinnesbehinderte Menschen
- entwicklungsbehinderte Menschen
- „alte“ Menschen
- Kinder
- vorübergehend bewegungs- oder sinnesbehinderte Menschen: Gipsverbandsträger, Schwangere, Menschen mit Kinderwagen oder Lasten¹¹

Für bewegungs-, sinnes- und entwicklungsbehinderte Menschen sowie „alte“ Menschen und Kinder sind die Zahlen statistisch erfasst.

Die Anzahl der Menschen, die lt. dem „Bericht der Bundesregierung zur Lage von Menschen mit Behinderungen in Österreich 2008“ täglich mit Barrieren leben, kann wie folgt dargestellt werden:

- 13% der österreichischen Bevölkerung haben eine Beeinträchtigung der Beweglichkeit
- 3,9% der österreichischen Bevölkerung haben Sehprobleme
- 2,5 % der österreichischen Bevölkerung haben nervliche und psychische Probleme
- 2,5% der österreichischen Bevölkerung haben Hörprobleme
- 1% der österreichischen Bevölkerung haben geistige Probleme oder Lernprobleme
- 0,8 % der österreichischen Bevölkerung haben Sprachprobleme¹²

¹¹ Vgl. Österreichisches Normungsinstitut (Hrsg.) (2005): ÖNorm B 1600, S. 3 und S. 31

Zusammenaddiert sind derzeit ca. 25% der österreichischen Bevölkerung mobilitäts- oder sinnesbeeinträchtigt. Aufgrund der demografischen Entwicklung (Stichwort: „alternde“ Gesellschaft) wird sich der Prozentsatz an der Gesamtbevölkerung voraussichtlich erhöhen, denn Behinderung korreliert positiv mit dem Alter von Menschen.¹³

5.1 Bewegungsbehinderte Menschen

Zu den bewegungsbehinderten Menschen zählen laut ÖNorm B 1600: gehbehinderte Menschen, arm- und handbehinderte Menschen, wachstumsbehinderte Menschen sowie Menschen im mechanischen und elektrischen Rollstuhl. Durch die unmittelbare Sichtbarkeit der Einschränkungen dieser Menschen, wie z.B. die Gehilfe, der Rollstuhl, verkürzte Extremitäten, Kleinwüchsigkeit ist dies die Gruppe die am häufigsten mit barrierefreiem Zugang im öffentlichen Bewusstsein in Verbindung gebracht wird.

5.2 Sinnesbehinderte Menschen

Dass ein barrierefreier Zugang nicht allein auf eine Rampe oder einen Lift zu reduzieren ist, zeigt die Gruppe der sinnesbehinderten Menschen. Diese Menschen sind auf andere Designelemente oder Hilfsmittel angewiesen, um ohne Behinderung am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Laut ÖNorm B 1600 gehören folgende Menschen zur Gruppe der sinnesbehinderten Menschen: Sehbehinderte, Blinde, Schwerhörige und Gehörlose. Diese Menschen benötigen „weniger Platz“ im Gegensatz zum Rollstuhlfahrer, daher fallen sie auch in der Öffentlichkeit weniger auf. Sie brauchen aber bessere Orientierungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel: akustische und optische Zusatzsignale für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, taktile Zielanzeigen durch Tastkanten oder Bodenindikatoren sowie klare und übersichtlich gestaltete Räume.

¹² Vgl. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMASK) (Hrsg.) (2009): Bericht der Bundesregierung über die Lage von Menschen mit Behinderungen in Österreich 2008, S. 10ff.

¹³ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (Hrsg.) (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle, Dokumentation Nr. 526, S. 43

5.3 Entwicklungsbehinderte Menschen

Diese Menschen sind auf eine einfache Sprache ohne zusammengesetzte Wörter und Fremdwörter angewiesen.

5.4 Alte Menschen

Treffen die gängigen Vorhersagen zu, wird diese Personengruppe wachsen. Zum einen verändert sich die Zusammensetzung der Bevölkerung (Bevölkerungsstruktur) und zum anderen steigt die Lebenserwartung der Menschen. Der pyramidenförmige Aufbau der Gesellschaft entwickelt sich daher in einen „pilzförmigen“ Aufbau, wie es die nachfolgende Abbildung (Abbildung 1: Bevölkerungspyramide (Quelle: Statistik Austria)) zeigt.

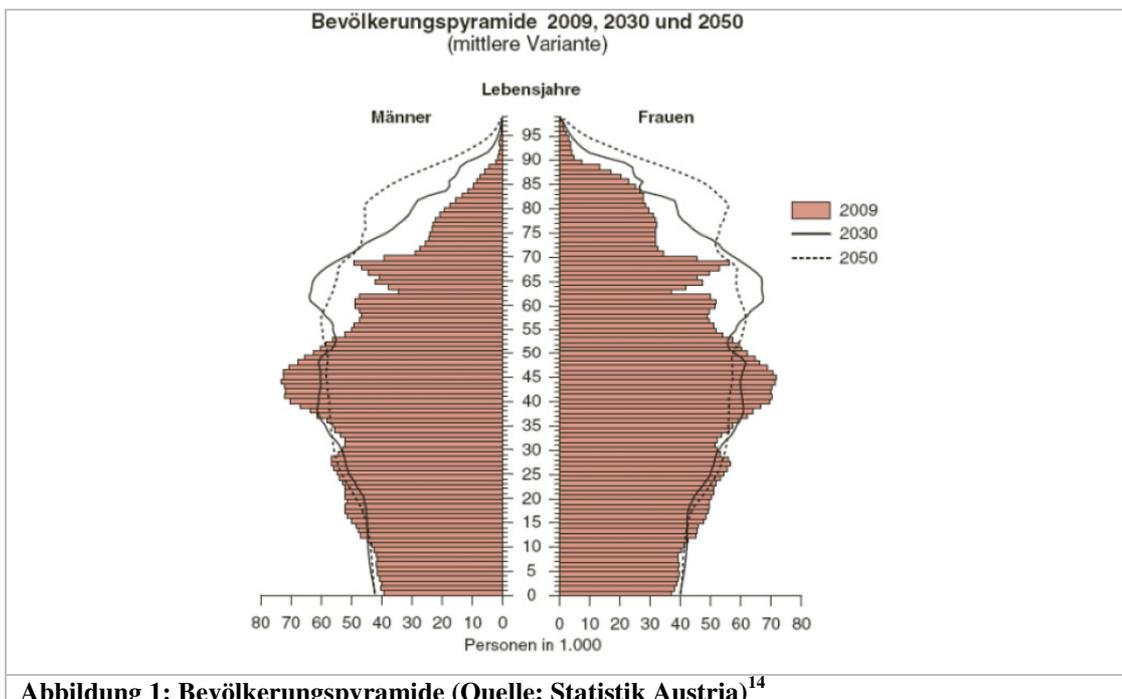
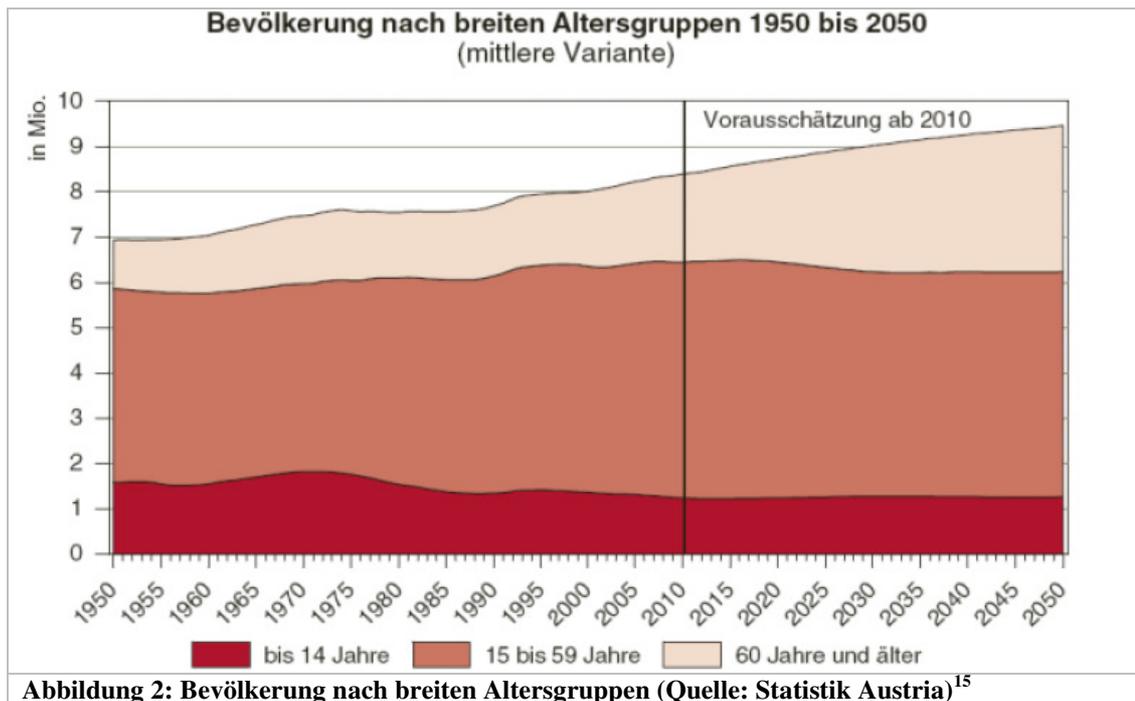


Abbildung 1: Bevölkerungspyramide (Quelle: Statistik Austria)¹⁴

Anhand der nachfolgenden Grafik (Abbildung 2: Bevölkerung nach breiten Altersgruppen (Quelle: Statistik Austria)) ist erkennbar, dass die Gruppe der 60jährigen Menschen in den nächsten 20 Jahren stark ansteigen wird, während die jungen und mittleren Altersgruppen relativ konstant bleiben.

¹⁴ Siehe Statistik Austria (Hrsg.) (2010): Bevölkerungsprognose 2010



Die Gruppe der „alten“ Menschen baut hinsichtlich ihrer körperlichen und geistigen Fähigkeiten im zunehmenden Alter stark ab und benötigt daher eine barrierefreie Umwelt. Behinderung korreliert positiv mit dem Alter, z.B. sind mehr als 50% der schwerbehinderten Menschen 65 Jahre oder älter.¹⁶ Folgende Gesundheitsprobleme treten mit zunehmender Alter häufiger auf: Verringerung des Seh-, Hör- und Gleichgewichtssinne sowie eine Veränderung des Motorik (z.B. wird der Gang unsicherer und langsamer).¹⁷

Derzeit sind lt. Statistik Austria 23,3% der österreichischen Bevölkerung über 60 Jahre, im Jahr 2020 sind es bereits 26%. Im Jahr 2045 leben lt. Statistik Austria bereits mehr als ein Drittel 60-jährige in der Gesamtbevölkerung Österreichs wie die nachfolgende Abbildung (Abbildung 3: Prognose Bevölkerungsstruktur Österreich (Quelle: Statistik Austria)) verdeutlicht. Deshalb muss gerade in Hinblick auf die wachsende Zahl der „alten“ Menschen dringend barrierefrei geplant und gebaut werden.

¹⁵ Siehe Statistik Austria (Hrsg.) (2010): Bevölkerungsprognose 2010

¹⁶ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (Hrsg.) (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle, Dokumentation Nr. 526, S. 43

¹⁷ Vgl. Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (Hrsg.) (2007): Mobilität und Verkehr im demografischen Wandel, Ausgabe 1/2007, Wien, S. 27

Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Österreich 2010-2075 laut Hauptszenario							
Jahr	Bevölkerungsstruktur						
	Insgesamt	Unter 15 Jahre	15 bis unter 60 Jahre	60 und mehr Jahre	Unter 15 Jahre	15 bis unter 60 Jahre	60 und mehr Jahre
	absolut				in %		
2009	8.363.040	1.252.435	5.197.588	1.913.017	15,0	62,1	22,9
2010	8.388.478	1.240.019	5.209.559	1.938.900	14,8	62,1	23,1
2011	8.416.982	1.230.418	5.225.052	1.961.512	14,6	62,1	23,3
2012	8.449.560	1.223.341	5.241.754	1.984.465	14,5	62,0	23,5
2013	8.484.308	1.220.241	5.254.585	2.009.482	14,4	61,9	23,7
2014	8.519.801	1.220.542	5.263.462	2.035.797	14,3	61,8	23,9
2015	8.556.493	1.222.763	5.268.388	2.065.342	14,3	61,6	24,1
2020	8.725.556	1.241.013	5.214.299	2.270.244	14,2	59,8	26,0
2025	8.877.361	1.264.892	5.068.237	2.544.232	14,2	57,1	28,7
2030	9.021.228	1.280.249	4.946.955	2.794.024	14,2	54,8	31,0
2035	9.147.775	1.277.668	4.929.445	2.940.662	14,0	53,9	32,1
2040	9.262.622	1.266.878	4.961.947	3.033.797	13,7	53,6	32,8
2045	9.364.229	1.260.834	4.959.738	3.143.657	13,5	53,0	33,6
2050	9.447.226	1.266.382	4.955.268	3.225.576	13,4	52,5	34,1
2075	9.558.083	1.297.099	5.034.603	3.226.381	13,6	52,7	33,8

Abbildung 3: Prognose Bevölkerungsstruktur Österreich (Quelle: Statistik Austria)¹⁸

5.5 Kinder

Auch Kinder gehören zu den Nutzern einer barrierefrei gestalteten Umwelt, da sie einen eingeschränkten Greifbereich, eine verringerte Sitz- und Augenhöhe und eine viel geringere Muskelkraft als erwachsene Personen haben. Einfaches Türöffnen, Einsteigen in Busse oder Straßenbahnen oder das Bedienen einer Klingel kann für Kinder mitunter sehr mühsam sein.¹⁹ Die Anzahl dieser Personengruppe wird in den nächsten Jahren allerdings voraussichtlich etwas sinken wie aus den vorherigen Abbildungen bereits ersichtlich war.

5.6 Vorübergehend bewegungs- oder sinnesbehinderte Menschen

Diese Gruppe umfasst Schwangere, Menschen mit Kinderwagen, Menschen mit Lasten, Einkaufsrollis, Koffern usw.. Ein barrierefreier Zugang, hier sind besonders der schwellenlose Zugang zu Gebäude und Verkehrsmittel sowie explizit der Lift gemeint, kann eine reale Erleichterung im Alltag ermöglichen. Von dieser Gruppe ist auch jeder in seinem Leben mal mehr oder weniger betroffen. Die Ansprüche an die Umwelt sind besonders ausgeprägt in bestimmten Situationen. U.a. bei

¹⁸ Siehe Statistik Austria (Hrsg.) (2010): Bevölkerungsprognose 2010

¹⁹ Vgl. Klenovec, Monika Anna (2006): (Universal) Design for All, in: Glocalist Magazine, Ausgabe 5, 2006, S. 25

Reisenden, beim Transportieren von Gegenständen, in der Schwangerschaft, beim Schieben eines Kinderwagens oder beim Tragen eines Gipsverbandes.

Schlussendlich gilt die „10/30/100%-Regel“, *„dass eine barrierefrei zugängliche Umwelt für etwa 10% der Bevölkerung zwingend erforderlich, für etwa 30-40% notwendig und für 100% komfortabel ist.“*²⁰

²⁰ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (Hrsg.) (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle, Dokumentation Nr. 526, S. 13

6 Nutzen der Barrierefreiheit

Im folgenden Kapitel werden die Vorteile (zum Teil von Studien) für ein barrierefreies Bauen und Gestalten der Umwelt aufgezeigt. Des Weiteren wird die Frage beantwortet warum der „Zugang für Alle“ gesellschaftlich und wirtschaftlich von Nutzen ist.

6.1 Gesellschaftlicher Nutzen

Der gesellschaftliche Nutzen einer barrierefreien Umwelt ist nicht in einer monetäre Größe messbar, denn wie in der ÖNorm B 1600 bereits erwähnt, betrifft es eine Vielzahl an Menschen, welche erstens in der Statistik nicht aufscheinen und selbst wenn, müsste jeder Einzelne definieren können, wie viel ihm eine Einheit Barrierefreiheit wert wäre.²¹ Der gesellschaftliche Nutzen von Barrierefreiheit kann daher nur im addierten subjektiven individuellen Komfort aller Menschen ausgedrückt werden. Der Komfort einer barrierefrei gestalteten Umwelt kommt allen Menschen zugute und liegt daher bei einhundert Prozent.

6.2 Soziale Integration

Die „soziale Integration“, welche die Teilnahme und die Teilhabe von Menschen an der Gesellschaft beschreibt, beginnt mit den barrierefreien Zugängen zu Bildungsangeboten, Arbeitsplätzen und Wohnungen.²² Bildung, Arbeit und Leben über den gesamten Lebenszyklus eines Menschen bedeutet „soziale Integration“. Gebäude, Produkte, Systeme und Dienstleistungen, welche nur für bestimmte Personengruppen angelegt sind, sollten der Vergangenheit angehören. Auch optische Ausgrenzungen und Entfremdungen von der Umwelt durch architektonische Sonderlösungen gehören dazu.

„Produkte oder Anwendungen, die speziell für bestimmte Nutzergruppen entwickelt wurden, finden fast immer auch beim „Durchschnitts-Konsumenten“ Anklang. So kommen etwa Rampen bei Eingängen nicht nur Rollstuhlfahrer/innen zu Gute, sondern auch Eltern mit Kinderwagen. Ähnlich wird die Spracheingabe nicht nur

²¹ Der Wert eines Gutes ist abhängig vom subjektiven Empfinden und von den Opportunitätskosten. Vgl. Friedmann, David D. (2003): Das Räderwerk der Freiheit, S. 76

²² Vgl. Integration: Österreich & Firlinger, Beate (Hrsg.) (2003): Buch der Begriffe, S. 56

von Menschen mit eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten verwendet, sondern auch beim Autofahren.“²³

Da die Gesellschaft in Zukunft immer individualistischer zu werden scheint, ist die Frage der sozialen Integration, durch Maßnahmen des „design for all“-Konzept von besonderer Bedeutung.

6.2.1 Ältere Menschen

Warum Barrierefreiheit zukünftig wichtiger denn je sein wird, zeigen auch Beispiele aus der Altenpflege. *„Jeden Heimplatz, den ich mir damit ersparen kann, ist für uns alle volkswirtschaftlich und aus Sicht der Lebensqualität ein Gewinn.*“²⁴ Immer mehr Menschen wollen auch im Alter selbstbestimmt leben und sich nicht aufgrund von Mobilitäts- und oder Sinneinschränkungen ins Pflege- oder Altenheim begeben. Öffentliche Gelder für Pflege- und Altenheime können teilweise gespart werden, wenn der Wohnraum an die Bedürfnisse der älter werdenden Gesellschaft angepasst würde. Korrekterweise sollten die sich ändernden Bedürfnisse eines Menschen über den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt werden.

Auch das Unfallrisiko in schlecht ausgestatteten Wohnungen und die daraus wachsenden Unfallfolgekosten könnten gesenkt werden. *„Experten schätzen, dass die Unfallfolgekosten, besonders über den hohen Pflegeaufwand, in die Milliarden gehen könnten. Unfallprävention und bzw. aktive Unfallverhütung bietet sich geradezu als gesellschaftspolitische Aufgabe an.*“²⁵ Die „neuen“ Alten wollen auch im Alter kompetent sein. *„Dabei meint Kompetenz Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Aufrechterhaltung eines selbständigen, selbstverantwortlichen und sinnerfüllten Lebens [...].*“²⁶ Lt. dem Bericht zur Lebenssituation älterer Menschen in Österreich sind die Basiskompetenzen für ältere Menschen besonders wichtig. Dazu gehören u. a. selbständiges Einkaufen und das Benutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln.

²³ Siehe Firlinger, Beate (Hrsg.) (2003): Buch der Begriffe, S. 101

²⁴ Siehe Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 16

²⁵ Siehe Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMAK) (Hrsg.) (1999): Bericht zur Lebenssituation älterer Menschen in Österreich 1999 – Seniorenbericht 2000, S. 592

²⁶ Siehe ebenda S. 547

Durch die starke Zunahme dieser Bevölkerungsgruppe, die im Jahr 2045 ein Drittel der österreichischen Gesamtbevölkerung ausmachen, ist hier besonders viel Wachstumspotenzial hinsichtlich der Adaptierungsmaßnahmen für Wohnungen und Geschäfte sowie öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden. Dazu kommt, dass „alte“ Menschen auch hinsichtlich ihrer potentiellen Kaufkraft nicht zu unterschätzen sind.

6.2.2 Kinder und Jugendliche

Auch Kindergärten, Schulen und Ausbildungsstätten, welche mit Rücksicht auf die Bedürfnisse von bewegungs- und sinneseingeschränkten Kindern und Jugendlichen gebaut werden, können ein „Abschieben“ in Sondereinrichtungen und eine gewisse Ausgrenzung überflüssig machen. Unnötige Mehrkosten für extra gebaute Einrichtungen und Mitarbeiter können so in der Wirtschaft eingespart werden.

6.2.3 Arbeitskräftepotenzial

Das Arbeitspotenzial von Menschen mit Beeinträchtigung oder Behinderung kann durch barrierefreie Zugänge, insbesondere der Gebäude und der Arbeitsmittel ausgebaut und genutzt werden. Von dem selbstbestimmten Leben profitieren die Lebensqualität des Einzelnen und die Wirtschaft ebenfalls. Die Sozialausgaben, z.B. in der Arbeitslosenversicherung könnten gesenkt werden. Die Kaufkraft der Betroffenen wird durch die Erwerbsarbeit steigen.

6.3 Wirtschaftlicher Nutzen

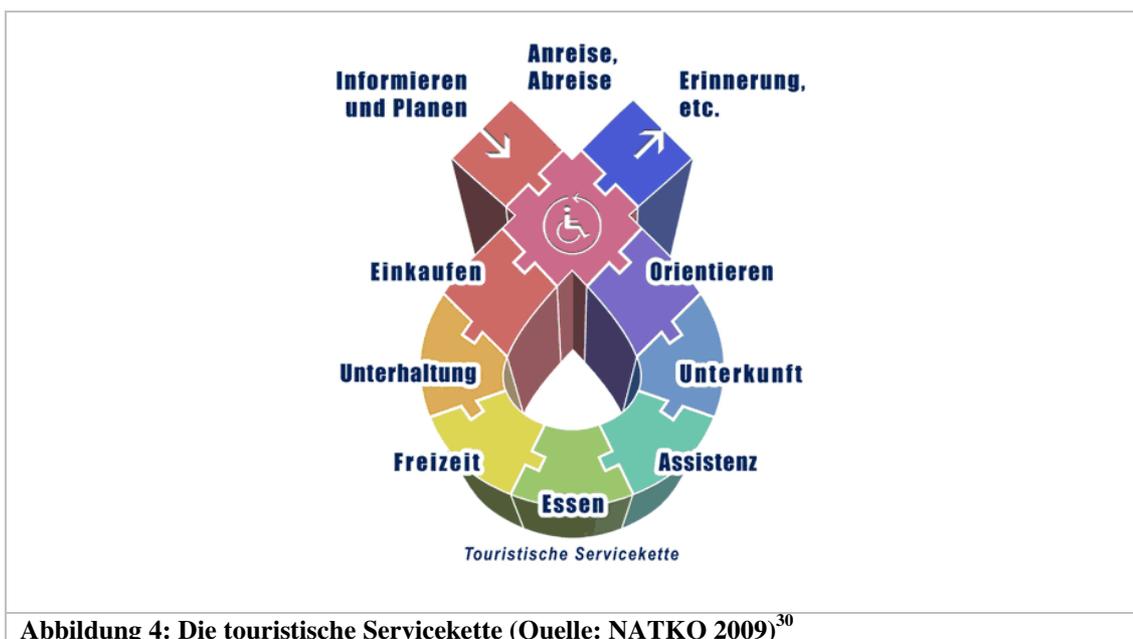
Der wirtschaftliche Nutzen von Barrierefreiheit kann anders als der gesellschaftliche Nutzen in einer monetären Größe ausgedrückt werden und zum Beispiel in Wachstumswerten oder Einsparpotenzialen dargestellt werden.

6.3.1 Tourismusbranche

Der wirtschaftliche Nutzen von Barrierefreiheit ist z.B. in der Tourismusbranche bereits in Zahlen messbar. Das Kundenpotenzial wächst stetig. Es reisen nicht nur mobilitäts- und aktivitätseingeschränkte Menschen, sondern auch immer mehr ältere Menschen. Und diese Gruppe wächst, wie es Statistiken zur Demografie voraussagen. Lt. einer Studie des BMWi aus Deutschland aus dem Jahr 2004, liegt der aktuelle Nettoumsatz des barrierefreien Tourismus bei 2.500 Mio. Euro. Des

Weiteren wird ein Steigerungspotential von bis zu 1.930 Mio. Euro in Deutschland angenommen, wenn die Nachfrage für barrierefreien Tourismus mit dem entsprechenden Angebot gedeckt wird. Rein theoretisch könnten somit bis zu 90.000 Vollzeit-Arbeitsplätze in Deutschland in dieser Branche entstehen.²⁷ Nicht zu vergessen ist das zusätzliche Marktpotenzial durch Begleitpersonen, wie Familie und Freunde. „Das Gesamtvolumen wird EU-weit auf 260 Millionen Personen geschätzt, was Einnahmen in der Höhe von 166 Milliarden Euro entspricht.“²⁸ Außerdem reisen viele Menschen mit Behinderungen in den auslastungsschwachen Nebensaisonen und geben überdurchschnittlich mehr Geld für ihre Reise aus.²⁹

Um alle Steigerungen und Wachstumsimpulse tatsächlich zu realisieren, bedarf es jedoch konkrete Investitionen in barrierefreie Angebote. Was in weiterer Folge auch wieder Wirtschaftswachstum in anderen Branchen bedeuten kann.



Die touristische Servicekette, wie in der folgenden Abbildung (Abbildung 4: Die touristische Servicekette (Quelle: NATKO 2009)) dargestellt, zeigt, dass die

²⁷ Vgl. Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (Hrsg.) (2004):

Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle, Dokumentation Nr. 526, S. 13, S. 42

²⁸ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) (Hrsg.) (2009): Tourismus für Alle – Barrierefreies Planen und Bauen in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft, S. 4

²⁹ Vgl. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMASK) (Hrsg.) (2008): Bericht der Bundesregierung über die Lage von Menschen mit Behinderungen in Österreich, S. 259

³⁰ Siehe Nationale Koordinationsstelle Tourismus für Alle e.V. (NATKO) (Hrsg.) (2009): Die touristische Servicekette

barrierefreie Unterkunft nur einen Teil beim barrierefreien Reisen ausmacht. Daher könnten Wachstumsimpulse, wenn die wirtschaftliche Bedeutung des barrierefreien Reisens in das Bewusstsein der Menschen tritt, auch in anderen Branchen realisiert werden.

De facto sind aber im gesamten EU-Raum bisher lediglich 1,5% der Gastronomiebetriebe, 5,6% der Unterkünfte und 11,3% der Sehenswürdigkeiten lediglich rollstuhlgerecht.³¹ Hier besteht noch Handlungsbedarf und somit Wachstumspotenzial.

Österreich ist z.B. in Deutschland ein beliebtes Reiseziel. „Österreich hat [aber] bei den mobilitäts- oder aktivitätseingeschränkten Reisenden das größte Potenzial und liegt auf dem ersten Rang (26,7%). Österreich hat hier gegenüber anderen Ländern eindeutig Wettbewerbsvorteile.“³² Das Potenzial Österreichs (siehe Abbildung 5: Interesse an Reisezielen außerhalb Deutschlands (Quelle: F.U.R. Reiseanalyse 2003&2007)) hinsichtlich der wirtschaftlichen Vorteile des barrierefreien Reisens könnte zukünftig genutzt werden.

Erfahrung und Interesse in/an ausländischen Zielgebieten	Gesamtbevölkerung		Mobilitäts- oder aktivitätseingeschränkte Menschen	
	Erfahrung	Interesse	Erfahrung	Interesse
Spanien	25,7	39,3	16,3	25,6
Italien	16	29,1	13,4	21,3
Österreich	15,8	24,5	16	26,7

Abbildung 5: Interesse an Reisezielen außerhalb Deutschlands (Quelle: F.U.R. Reiseanalyse 2003&2007)³³

Erste Ansätze für einen „Tourismus für Alle“ gibt es bereits. Positive Beispiele und Förderungsmöglichkeiten sind in der Broschüre vom BMWFJ „Tourismus für Alle – Barrierefreies Planen und Bauen in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft“ aus dem Jahr 2009 nachzulesen.

³¹ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) (2009), Tourismus für Alle – Barrierefreies Planen und Bauen in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft, S. 5

³² Siehe ebenda, S. 3

³³ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ), Tourismus für Alle – Barrierefreies Planen und Bauen in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft, 2009, S. 3

6.3.2 (Sozial-) Versicherungsbranche

Ein weiterer nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher Nutzen des barrierefreien Bauens ist die Prävention von Unfällen und damit die Senkung von Kosten in den Sozialversicherungen.

„Im Jahr 2005 verunfallten insgesamt 837.000 Personen in Österreich. Davon passieren 73% allein im Bereichen Heim, Freizeit und Sport. 80% der Stürze sind auf externe bauliche Ursachen zurückzuführen! Davon sind vor allem ältere Menschen in ihrer eigenen Wohnung betroffen. Unfälle verursachen etwa zehn Prozent der Gesundheitskosten.“³⁴

6.3.3 Verkehrsbranche

Wenn ältere und mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen verstärkt die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, kommt dies nicht nur der Umwelt zugute, sondern auch der Wirtschaft, indem Investitionen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der baulichen Infrastruktur wie z.B. Bahnhöfe getätigt werden.³⁵ Die älter werdende Gesellschaft wird zukünftig immer mehr nach einem umfassenden und qualitativen Netzwerk an öffentlichen Verkehrsmitteln verlangen, um nicht im Alter in die „Mobilitätsfalle“ zu geraten, weil das Lenken eines Autos nicht mehr möglich ist.³⁶ Im Verkehrsbereich sind auch Kinder durch ihre eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten und aufgrund ihrer Größe mehr gefährdet als erwachsene Personen und brauchen daher barrierefreie Zugänge und universelles Design, um einerseits ihre Selbstständigkeit zu fördern und andererseits die Zahl der Unfälle und die damit verbunden Kosten zu verringern.

Das Kundenpotenzial und der Umsatz kann durch barrierefreie Zugänge erhöht werden, wenn die Fahrgäste leichter ein- und aussteigen können, somit die

³⁴ Klenovec, Monika Anna (2007): Was Hänschen nicht lernt ..., in: Konstruktiv, Nr. 260, S. 15

³⁵ Vgl. Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (Hrsg.) (2009): Soziale Aspekte von Mobilität, Ausgabe 1/2009, S. 41f.

³⁶ Vgl. Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (Hrsg.) (2007): Mobilität und Verkehr im demografischen Wandel, Ausgabe 1/2007, S. 9f.

Haltezeiten reduziert werden und die Beförderung größerer Fahrgastzahlen ermöglicht wird.³⁷

Die Verkehrsbranche ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für Österreich. „Über 170.000 Menschen gibt der Öffentliche Verkehr in Österreich Arbeit. Mit einer Wertschöpfung von 9 Milliarden Euro jährlich ist der Öffentliche Verkehr auch fast doppelt so hoch am Brutto-Inland-Produkt beteiligt wie beispielsweise die Landwirtschaft.“³⁸

6.3.4 Bauliche Aspekte

Negative Stimmen seitens der Investoren, hinsichtlich der Mehrkosten für barrierefrei gebaute Neubauten sind lt. einer Schweizer Studie nur marginal vorhanden. Wenn man bei der Planung berücksichtigt, dass das Gebäude für alle Menschen zugänglich sein soll, dann fallen im Mittel 1,8% Mehrkosten an. Eine nachträgliche Adaptierung wird mit rund 3,6% der Erstellungskosten angegeben und ist somit doppelt so teuer wie die sofortige Einplanung des barrierefreien Zugangs. Je kleiner das Bauvorhaben ist, desto größer sind allerdings die Kosten auf die Gesamtkosten gesehen. Auch bei bestehenden Bauten könnten mehr als die Hälfte nämlich 54% (siehe Abbildung 6: Prozentualer Anteil der Bauten, gegliedert nach Gebäudegröße, die bei einer nachträglichen Anpassung weniger als 5 Prozent, zwischen 5-10 Prozent und über 10 Prozent des Gebäudeversicherungswertes (Schweizer Franken) ausmachen (Quelle: Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen)) der barrierefreien Maßnahmen unter 5% des Gebäudeversicherungswertes hergestellt werden.³⁹

³⁷ Vgl. Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe S. 9

³⁸ Siehe Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (Hrsg.) (2004): Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr, Ausgabe 3/2004, Wien, S. 11

³⁹ Vgl. Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (Hrsg.) (2004): Behindertengerechtes Bauen - Vollzugsprobleme im Planungsprozess Projektteil A: Technische und Finanzielle Machbarkeit, S. 28ff.

	< 5 % ³⁵	5 % < 10%	> 10%
Mittelwert ³⁶	54% ³⁷	14%	32%
<0.5 Mio.	27%	5%	7%
0.5 Mio. > 2.0 Mio.	86%	7%	7%
2.0 Mio. < 5.0 Mio.	64%	36	0%
5.0 Mio. < 15.0 Mio.	83%	15%	2%
> 15.0 Mio.	96%	4%	0%

Abbildung 6: Prozentualer Anteil der Bauten, gegliedert nach Gebäudegröße, die bei einer nachträglichen Anpassung weniger als 5 Prozent, zwischen 5-10 Prozent und über 10 Prozent des Gebäudeversicherungswertes (Schweizer Franken) ausmachen (Quelle: Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen)⁴⁰

Die Schweizer Studie kommt auch zu dem Ergebnis, dass barrierefreies Bauen allen Menschen und Unternehmen zugute kommt, nicht nur Menschen mit Beeinträchtigung, die oftmals als Kostenverursacher gesehen werden. Wenn jedoch die Kosten von Architekten, Behörden und Bauherren lt. einer Umfrage regelmäßig überschätzt werden, ist eine Konsequenz, dass barrierefreies Bauen in der Planung weniger berücksichtigt wird.⁴¹ Die „verbilligte“ Anlieferung von Waren, durch stufenlose Eingänge bringt aber zum Beispiel Unternehmen auch einen wirtschaftlichen Nutzen. *„Oft wird beim Thema des „Behindertengerechten Bauens“ nur an Menschen mit einer Behinderung gedacht. 70 Prozent der Massnahmen kommen aber allen Benutzerinnen und Benutzern, unabhängig von einer körperlichen Einschränkung, zugute.“*⁴² Barrierefrei gestaltete Immobilien können zudem einen höheren Verkaufspreis erzielen, da teure Adaptierungsmaßnahmen in Zukunft unnötig sein werden.

Der gesellschaftliche und wirtschaftliche Nutzen ist hinsichtlich der Barrierefreiheit oder des „Zugangs für Alle“ auch für alle Mitglieder einer Gesellschaft vorhanden. Leider fehlen bisher weitere empirische Studien um konkrete Kosten und Nutzen aufzuzeigen.

⁴⁰ Siehe ebenda, S. 31

⁴¹ Vgl. Psychologisches Institut der Universität Zürich und Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (Hrsg.) (2004): Behindertengerechtes Bauen – Vollzugsproblem im Planungsprozess Projektteil B: Psychische Ursachen der Missachtung baulicher Bedürfnisse behinderter Menschen, S. 27

⁴² Siehe ebenda, S. 41

„Obwohl die der Barrierefreiheit zugrundeliegende Logik leicht zu begreifen ist, hat man sich nur in wenigen empirischen Studien gründlicher mit dem Thema befasst, um eine Kosten-Nutzen-Rechnung auszumachen.“⁴³

⁴³ Siehe Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe S. 9

7 Rechtlicher Diskurs – Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung der Umwelt wird zum einen von internationalen, europäischen und nationalen Resolutionen, Aktionsprogramme, Normen, Leitlinien, Richtlinien, Vorschriften, Gesetzen usw. bestimmt und gelenkt. Um eine barrierefreie Umwelt zu gestalten, kann zum anderen die nationale Politik durch Bauvorschriften, Behindertengleichstellungsgesetze, Verkehrsvorschriften, Vergabevorschriften, Arbeitnehmergesetze etc. direkt Einfluss nehmen. In diesem Kapitel sollen ausgewählte rechtliche Instrumente dargestellt und analysiert werden, welche auf die Gestaltung von barrierefreien Zugängen zu öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich Einfluss nehmen.

7.1 Internationale und Europäische Vorgaben für barrierefreie Zugänge

7.1.1 Rechtsimpulse

International begannen die Vereinten Nationen im Jahr 1981 indem sie das erste „Internationale Jahr der Behinderten“ (International Year for Disabled Persons) ins Leben riefen, woraufhin 1982 ein „Weltaktionsprogramm für Behinderte“ (World Programme of Action Concerning Disabled Persons) mit konkreten Empfehlungen für ein barrierefreies bauliches Umfeld einschließlich dem Konzept „Barrierefreiheit für Alle“ verabschiedet worden ist.

Im Jahr 1994 haben die Vereinten Nationen dann ein „Aktionsprogramm“ verabschiedet, um die Mitgliedsstaaten zu Maßnahmen zu bewegen, damit Menschen mit Behinderung barrierefreie Zugänge in öffentlichen Gebäuden und Verkehr bekommen („Implementation of the World of Action Concerning Disabled Persons”).⁴⁴

Die letzte aktuelle Konvention der Vereinten Nationen wurde im Jahr 2008 verabschiedet: “Convention on the Right of Persons with Disabilities”, in der ausdrücklich in Artikel 9 „Accessibility“ die barrierefreie Zugänglichkeit zur Umwelt und Verkehr geregelt wird.

⁴⁴ Vgl. United Nations (Hrsg.) (2003-04): International Norms and Standards Relating to Disability, 2003-2004

Article 9 - Accessibility

1. To enable persons with disabilities to live independently and participate fully in all aspects of life, States Parties shall take appropriate measures to ensure to persons with disabilities access, on an equal basis with others, to the physical environment, to transportation, to information and communications, including information and communications technologies and systems, and to other facilities and services open or provided to the public, both in urban and in rural areas. These measures, which shall include the identification and elimination of obstacles and barriers to accessibility, shall apply to, inter alia:

a) Buildings, roads, transportation and other indoor and outdoor facilities, including schools, housing, medical facilities and workplaces;

b) Information, communications and other services, including electronic services and emergency services.

2. States Parties shall also take appropriate measures:

a) To develop, promulgate and monitor the implementation of minimum standards and guidelines for the accessibility of facilities and services open or provided to the public;

b) To ensure that private entities that offer facilities and services which are open or provided to the public take into account all aspects of accessibility for persons with disabilities;

c) To provide training for stakeholders on accessibility issues facing persons with disabilities;

d) To provide in buildings and other facilities open to the public signage in Braille and in easy to read and understand forms;

e) To provide forms of live assistance and intermediaries, including guides, readers and professional sign language interpreters, to facilitate accessibility to buildings and other facilities open to the public;

f) To promote other appropriate forms of assistance and support to persons with disabilities to ensure their access to information;

g) To promote access for persons with disabilities to new information and communications technologies and systems, including the Internet;

h) To promote the design, development, production and distribution of accessible information and communications technologies and systems at an early stage, so that these technologies and systems become accessible at minimum cost.

Abbildung 7: Convention on the Right of Persons with Disabilities (Quelle: Vereinten Nationen)⁴⁵

Die Unterzeichnerstaaten dieser Konvention, auch Österreich, sind aufgerufen, Gesetze zu implementieren, um eine barrierefreie Gestaltung der Umwelt zu erreichen. Nach Egger und Klenovec sollten in Österreich, nach dieser Aufstellung der Vereinten Nationen, die zu schaffenden barrierefrei zugänglichen Gebäude „[...] 1:1 mit den allgemeinen zielorientierten Anforderungen der OIB-Richtlinien harmonisiert werden.“⁴⁶ In Österreich wurde ein Nationaler Aktionsplan zur Umsetzung der Konvention der Vereinten Nationen am 15.02.2011 mit Kickoff-Veranstaltung in Wien gestartet. In vier Arbeitsgruppen wird unter anderem die Erreichung der Barrierefreiheit diskutiert und Ende des Jahres 2011 wird ein Nationaler Aktionsplan, welcher unter Federführung des Sozialministeriums entsteht und im Ministerrat beschlossen wird, erwartet.⁴⁷

⁴⁵ Siehe United Nations (Hrsg.) (2008): Convention on the Right of Persons with Disabilities , S. 10

⁴⁶ Siehe Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 6f.

⁴⁷ Martin Ladestätter (Behindertenberatungsorganisation BIZEPS) (Hrsg.) (2011): Auftaktveranstaltung zur Erstellung des Nationalen Aktionsplan für Menschen mit Behinderung

Die Vereinten Nationen fordern auch hinsichtlich älteren Menschen eine barrierefrei gestaltete Umwelt und haben somit auf die Politik und die Gesetzgebung der Unterzeichnerstaaten Einfluss. Speziell auf die Bedürfnisse der älter werdenden Gesellschaft wurde von den Vereinten Nationen im Jahr 2002 der „Madrid International Plan of Action on Ageing“⁴⁸ verabschiedet und 2007 auf der EU-Ministerratskonferenz inklusiver Umsetzungsberichte der Länder aktualisiert. Dieser Aktionsplan dient als ein strategisches Instrument, welcher barrierefreie Zugänge für alle öffentlichen Einrichtungen, das „aktive Altern“ sowie die Verbesserung der Wohnraumplanung und des Wohnumfeldes für ältere Menschen fordert.⁴⁹ Dazu gehören die barrierefreien Zugänge aller öffentlichen Einrichtungen sowie das dazugehörige Wohnumfeld, wie Geschäfte und Apotheken. Lt. Egger und Klenovec hat sich in der österreichischen Praxis bisher aber wenig getan. Wohnungen zum „Altern“ sowie Wohnungen, welche über den gesamten Lebenszyklus von Menschen genutzt werden können, sind rar. Durch Soll-Regelungen mit Subventionen könnten neu zu errichtende Wohnungen barrierefrei und „anpassbar“ gebaut werden. Orientierung bietet die bereits existierende OIB-Richtlinie. Altbestände müssten ebenfalls durch finanzielle Anreize des Staates barrierefrei saniert werden. Durch vermehrte Auftragsvergabe von Adaptierungsmaßnahmen könnte gerade kleinen und mittleren Bauunternehmen geholfen werden, neue Aufträge zu akquirieren.⁵⁰

Parallel zu den Konventionen der Vereinten Nationen wurde auch in Europa ein Aktionsplan des Europarates für Menschen mit Behinderung 2006-2015 ausgearbeitet („Aktionsplan des Europarats zur Förderung der Rechte und vollen Teilhabe behinderter Menschen an der Gesellschaft: Verbesserung der Lebensqualität behinderter Menschen in Europa 2006-2015“), welcher die ungeschränkte Teilnahme behinderter Menschen in der Gesellschaft fordert. Er kann als paneuropäische Umsetzungsstrategie für die “Convention on the Right of Persons with Disabilities” der Vereinten Nationen gesehen werden. Der Aktionsplan enthält

⁴⁸ Der „Vienna Plan of Action on Ageing“-1982 war der Vorgänger. Er hatte jedoch eine geringe gesetzgebende Kraft auf die Unterzeichnerstaaten. Unter anderem weil die politische Priorität, hinsichtlich der älter werdenden Gesellschaft nicht gegeben war. Vgl. United Nations (Hrsg.) (2008): The Madrid International Plan of Action on Ageing, Guiding Framework and Toolkit for Practitioners & Policy Makers, S. 9

⁴⁹ Vgl. Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 7

⁵⁰ Vgl. ebenda, S. 16

konkrete Empfehlungen, Beratungen und Sachverständigeninformationen für die nationalen Regierungen, Politiker, Privatunternehmen und Nichtregierungsorganisationen der Unterzeichnerstaaten. Entscheidend ist hier die Aktionslinie Nr. 6 und Nr. 7 für zugängliches, barrierefreies bauliches Umfeld durch die Anwendung der Grundsätze des Universellen Designs und barrierefreies Verkehrssystem auf allen Ebenen. „Das übergreifende Ziel ist die Schaffung einer Gesellschaft für alle.“⁵¹

Der Europarat erkannte bereits früh, dass das Verständnis für barrierefreie Zugänge zuerst bei denjenigen gefördert werden muss, welche beruflich mit der Gestaltung unserer Umwelt zu tun haben, z.B. Stadtplaner und Architekten. Der Aktionsplan AP (1977) 8 wurde etliche Male überarbeitet bis die Resolution ResAP (2001) 1 erlassen wurde, welche die Grundsätze des universellen Designs in die Aufnahme der Lehrpläne und Ausbildung von Architekten, Ingenieuren und Stadtplanern fordert.⁵² Da der Europarat kein gesetzgebendes Organ in der EU ist, sondern eine Vereinigung der Europäischen Staaten, u.a. mit dem Ziel die Menschenrechte in Europa zu schützen, kann er lediglich Resolutionen oder Empfehlungen erlassen, welche nur einen Empfehlungs- und Informationscharakter für die Mitgliedsstaaten haben, aber nicht bindend sind. Sie werden erst rechtswirksam, wenn sie im innerstaatlichen Verfahren ratifiziert werden.

Auch die Europäische Kommission gibt durch einen mehrjährigen Aktionsplan eindeutig Impulse an die Mitgliedsstaaten der EU, um Menschen mit Behinderung oder Beschränkungen in die Gesellschaft zu integrieren. Der „Europäische Aktionsplan 2004-2010“ umfasst im Wesentlichen drei Ziele, wobei die Förderung des „Zugangs für Alle“ ganz klar herausdefiniert wird. Es geht hierbei um die Zugänglichkeit öffentlicher Gebäude, zum Arbeitsplatz, zu Freizeit- und Kultureinrichtungen und schließlich auch um Transportmittel. Diese Art der Mitteilung der Kommission an die Europäischen Gemeinschaften (Rat, Europäisches Parlament, Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Regionen) wirken sich dann

⁵¹ Siehe Europarat Ministerkomitee (Hrsg.) (2006): Empfehlung Rec (2006) 5 des Ministerkomitees an die Mitgliedstaaten zum Aktionsplan des Europarats zur Förderung der Recht und vollen Teilhabe behinderter Menschen an der Gesellschaft: Verbesserung der Lebensqualität behinderter Menschen in Europa 2006-2015, S. 33

⁵² Vgl. Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) & Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin (Hrsg.) (2005): Europäisches Konzept für Zugänglichkeit (ECA), S. 28ff.

unmittelbar auf die Politik und die Gesetzgebung der Mitgliedsstaaten aus, wie die bereits zuvor erfolgten Mitteilungen der Kommission im Jahr 2000.⁵³ Die letzte Mitteilung der Kommission, welche ein erneutes Engagement der Mitgliedsstaaten für ein „Barrierefreies Europa“ fordert ist am 15.11.2010 veröffentlicht worden. Die Zugänglichkeit zur baulichen Umwelt, zu Verkehrsmitteln und zur Kommunikation stehen auch hier an erster Stelle. Dabei wird die Rolle der öffentlichen Auftragsvergabe und deren Einflussnahme auf die barrierefreie Gestaltung deutlich hervorgehoben. Auch die Lehrpläne und Ausbildungsprogramme sollten das Konzept „Design für Alle“ von betroffenen Berufsgruppen aufnehmen. Es wird überlegt bis 2012 einen europäischen Rechtsakt über die Zugänglichkeit mit spezifischen Standards zu erlassen.⁵⁴ Die Kommission hat durch das Übereinkommen mit den Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung eine Verpflichtung zu erfüllen. Sie wird von daher regelmäßig über Fortschritte und Ergebnisse berichten müssen. Die Kommission oder der Rat können mit Hilfe von Rechtsvorschriften, politische Maßnahmen und Programme dafür sorgen, dass die Behindertenrechtskonvention in allen Mitgliedsstaaten der EU umgesetzt wird.

Der Rat der EU hat im Jahr 2009 ein Beschluss abgefasst, durch den die Europäische Gemeinschaft dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung beitrifft. Lt. diesem Übereinkommen sollen Menschen mit Behinderung bestimmte Grundsätze gewährleistet bekommen u.a. auch die Zugänglichkeiten, insbesondere bei Transportmitteln, Informationen, Kommunikationen sowie Einrichtungen und Dienstleistungen. Die Vertragsstaaten sind dadurch aufgerufen Maßnahmen zu ergreifen, um diese Zugänglichkeiten durchzusetzen. Sie müssen nach zwei Jahren nach Inkrafttreten des Übereinkommens einen Bericht über die Maßnahmen, die zur Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen getroffen wurden, vorlegen.⁵⁵ Die Zukunft wird zeigen, welche Maßnahmen der Nationalstaaten insb. der Bauordnungen sich positiv auf die barrierefreie Zugänglichkeit von Gebäuden gewirkt haben. In Österreich wird aktuell

⁵³ Vgl. Europäische Kommission (Hrsg.) (2003): Chancengleichheit für Menschen mit Behinderung: Ein Aktionsplan, S. 3

⁵⁴ Vgl. Europäische Kommission (Hrsg.) (2010): Europäische Strategie zugunsten von Menschen mit Behinderung 2010-2020: Erneutes Engagement für ein barrierefreies Europa

⁵⁵ Vgl. Rat der Europäischen Union (Hrsg.) (2009): Beschluss über den Abschluss des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung durch die Europäische Gemeinschaft

unter Federführung des Sozialministeriums an einen Nationalen Aktionsplan gearbeitet.

7.1.2 Rechtsakte

Die Europäische Kommission und der Rat, können auch Rechtsakte erlassen, welche als Verordnung (Directives), unmittelbar als Gesetz in jedem Mitgliedsstaat gelten. Richtlinien verpflichten dagegen die Mitgliedstaaten in ihrem Land die entsprechenden Vorschriften zu schaffen, hinsichtlich der Form und der Mittel zur Erreichung des Ziels sind sie aber freigestellt. Entscheidungen als Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane beziehen sich wiederum auf Einzelfälle und sind unmittelbar rechtswirksam innerhalb der Mitgliedsstaaten.⁵⁶

7.1.2.1 Bauwesen

Folgende Richtlinien, welche als Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane der EU bereits erlassen wurden, wirken somit direkt in den Bereich des öffentlichen Bauens in Österreich:

- Public Procurement Directive (2004): *“Die öffentlichen Auftraggeber sollten, wo immer dies möglich ist, technische Spezifikationen festlegen, die das Kriterium der Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung oder das Kriterium der Konzeption für alle Benutzer berücksichtigen.”*⁵⁷

Der Einfluss dieser Richtlinien wirkt sich laut Egger und Klenovec jedoch nur begrenzt auf die Vergabepaxis aus, da die deutsche Übersetzung des „design for all“-Konzepts aus der englischsprachigen Vergabe-Richtlinie in „Konzeption für alle Benutzer“ übersetzt wurde und so anscheinend nicht richtig verstanden wird.⁵⁸ Die Richtlinie sollte, wenn möglich, in das nationale Vergaberecht der Länder integriert werden, um Barrierefreiheit in allen öffentlichen Bauten und bei Bauten mit staatlichen Fördermitteln sicherzustellen. Kritisiert wird an der Vergaberichtlinie,

⁵⁶ Vgl. Weidenfels, Werner & Wessel, Wolfgang (Hrsg.) (2002): Europa von A bis Z, S. 416

⁵⁷ Siehe Europäisches Parlament (Hrsg.) (2004): Richtlinie 2004/18/EG über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge, L134/118 und vgl. Artikel 23

⁵⁸ Vgl. Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 12

dass die Kriterien der „Zugänglichkeit für Alle“ nicht explizit in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen werden. Auch die Bauaufsicht sollte vor Ort nach Fertigstellung kontrollieren, ob die Ausführung tatsächlich nach dem Prinzip der Barrierefreiheit erfolgte. Ein weiteres Manko ist, die mangelnde Aus- und Weiterbildung von Architekten und Bauträgern im Bereich des barrierefreien Bauens.⁵⁹

- Equal Treatment Directive (2000): Die Richtlinie des Rates zur Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf soll die Diskriminierung durch Einführung von Mindestmaßnahmen senken.

Diese Richtlinie wirkt nicht nur bei öffentlichen Arbeitgebern, sondern auch bei privaten Arbeitgebern und hinsichtlich ehrenamtlicher Arbeit.⁶⁰ Eigentlich sollte die Barrierefreiheit so ausgelegt werden, dass in letzter Instanz eine juristische oder natürliche Person für deren Einhaltung verantwortlich ist. Eine Art „Zugänglichkeitsprüfung“ für die Arbeitgeber könnte hier Abhilfe schaffen, wie es sie zum Beispiel bereits in der Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinie der EU gibt.⁶¹

7.1.2.2 Verkehrswesen

Im Verkehrswesen wurden von den Gemeinschaftsorganen der EU folgende Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen erlassen:

- Eisenbahn-Fahrgastrechte-Verordnung (2007):
*„Schienenpersonenverkehrsdienste sollten den Bürgern allgemein zugute kommen. Daher sollten Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, Bahnreisemöglichkeiten haben, die denen anderer Bürger vergleichbar sind.“*⁶² Als Verordnung der

⁵⁹ Vgl. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMAK) (Hrsg.) (2010): UN-Behindertenrechtskonvention, S. 18f.

⁶⁰ Vgl. Rat der Europäischen Union (Hrsg.) (2000): Richtlinie zur Festlegung eines allgemeinen Rahmens für die Verwirklichung der Gleichbehandlung von Beschäftigung und Beruf

⁶¹ Vgl. Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe, S. 14f.

⁶² Europäische Parlament und der Rat (Hrsg.) (2007): Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, 2007, L 315/14

Kommission und Rat ist diese für die Mitgliedsstaaten, somit auch für Österreich, unmittelbar bindend.

- Technische Spezifikation für Interoperabilität (TSI)-Entscheidung für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) (2007): Als Entscheidung der Kommission sind diese technischen Spezifikationen für die „Interoperabilität“ bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ unmittelbar rechtswirksam.⁶³

„Ziel der TSI ist es, die Vorkehrungen zu harmonisieren, die für eingeschränkt mobile Personen getroffen werden, die als Fahrgäste im konventionellen und Hochgeschwindigkeitsbahnsystem reisen. Züge, Bahnhöfe und einschlägige Teile der Infrastruktur, die den in der TSI beschriebenen Maßnahmen entsprechen, ermöglichen die Interoperabilität und bieten eingeschränkt mobilen Personen im gesamten transeuropäischen Netz Zugang auf ähnlichem Niveau [und] [...] es könnte mehr Reisenden das Bahnfahren ermöglichen, die derzeit gezwungen sind, andere Verkehrsträger zu benutzen.“⁶⁴

Die Bahn in Deutschland modernisiert bereits 44 Züge ihrer ICE-2-Flotte, u.a. werden taktil zu erfassende Laufstraßen in den Gängen und tastbare Sitzplatzkennzeichnung und neu konzipierte Rollstuhlplätze geschaffen.⁶⁵ Die Züge, ähnlich wie Gebäude haben eine lange Einsatzdauer. Daher kann nicht von heute auf morgen eine barrierefreie Umstellung erfolgen. In Österreich wurde durch die Generalsanierung der Hauptbahnhof in Linz als der schönste Bahnhof von den Fahrgästen gekürt. Ein Kriterium für das positive Abschneiden ist u.a. die Barrierefreiheit gewesen.⁶⁶

⁶³ Vgl. Weidenfels, Werner & Wessel, Wolfgang (Hrsg.) (2002): Europa von A bis Z, S. 416

⁶⁴ Siehe Europäische Kommission (Hrsg.) (2007): Entscheidung über die technische Spezifikation für die Interoperationalität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystem, L 64/73

⁶⁵ Vgl. Thomas, Peter (2011): Fit machen für die nächsten 15 Betriebsjahre, in: FAZ vom 08.02.2011, Nr. 32, S. T4

⁶⁶ Vgl. Gebäudebewertung – Linzer Bahnhof einmal mehr der schönste Österreichs (2010), in: Solid – Wirtschaft und Technik am Bau, 25.08.2010

Die Verordnung der Fahrgastrechte für den Bahnverkehr und die Entscheidung über die TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität sind erste Meilensteine für barrierefreie Bahnreisen in der Europäischen Union. Kritisiert werden jedoch die Mindeststandards der TSI PRM, weil sie z.B. die maximal zulässige Neigung von Rampen übersteigen und so dass Ein- und Aussteigen trotzdem erschweren.⁶⁷

- Verordnung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (2006): Ähnlich wie für Bahnreisen gilt, dass Personen mit Behinderung oder Einschränkung, die gleichen Reisemöglichkeiten wie alle anderen Bürger haben sollen und nicht diskriminiert werden.⁶⁸

Lt. einer Studie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie in Deutschland nutzen Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkung als Verkehrsmittel für ihre Urlaubsreisen häufiger als die Gesamtbevölkerung das Auto (46,4%). Viel stärker ist jedoch der relative Unterschied zwischen den Reisenden mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen und der Gesamtbevölkerung bei der Bahn (7,2%) und dem Bus (15,2%) im Rahmen ihrer Haupturlaubsreise. Das Flugzeug (28,7%) wird gegenüber dem Bundesdurchschnitt (41,1%) weniger oft genutzt. Die folgende Abbildung (Abbildung 8: Hauptverkehrsmittel der Haupturlaubsreise Angabe in Prozent (Quelle: BMWi)) verdeutlicht, welche Hauptverkehrsmittel von Reisenden mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen genutzt werden.

	Gesamtbevölkerung (n= 5.730)	Personen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen (n= 633)
Pkw*	43,8	46,4
Flugzeug	41,1	28,7
Bus	9,2	15,2
Bahn	4,0	7,2
Schiff	1,6	2,0
Sonstiges	0,5	0,4

Quelle: F.U.R.-Reiseanalyse 2007
 *Anmerkung: Die Kategorie Pkw umfasst auch die Kleinbusse, Caravans, Wohnmobile und Wohnwagen

Abbildung 8: Hauptverkehrsmittel der Haupturlaubsreise Angabe in Prozent (Quelle: BMWi)⁶⁹

⁶⁷ Vgl. Sieger, Volker (2007): Vortrag: Mobilität für alle – Eine Herausforderung für Europa, S. 4

⁶⁸ Vgl. Europäisches Parlament und der Rat (Hrsg.) (2006): Verordnung über die Recht von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

⁶⁹ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMW) (Hrsg.) (2008): Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung, S. 66

Um die Attraktivität von öffentlichen Verkehrsmitteln weiter zu erhöhen, sollte nicht nur das Transportmittel an sich für alle Menschen nutzbar sein, sondern auch die Vorabinformation (z.B. Internetseite), die Erreichbarkeit (z.B. schwellenloser Zugang, taktile oder akustische Leitsysteme), die Infrastruktur im Gebäude (z.B. Lifte mit Sprachausgabe oder Leitsystemen, geeignete Brandschutzmaßnahmen, rutschfeste Fußböden, Toiletten) und der Service vor Ort (z.B. Organisation der Sicherheitskontrollen) auf die verschiedenen Bedürfnisse angepasst sein.

Flugreisen haben in den letzten Jahren ein verstärktes Wachstum gehabt und werden auch in Zukunft mehr an Bedeutung gewinnen. Die Neu- und Umgestaltung von Flughäfen und Abfertigungshallen kann durch die Bauordnung innerhalb der Mitgliedsstaaten relativ problemlos zu einem „Zugang für Alle“ angepasst werden. Problematischer ist die Gestaltung des Flugszeuges an sich, wie z.B. der Zugang zu diesem oder die Bordtoilette. Denn es gibt keine Mindeststandards für die barrierefreie Gestaltung von Flugzeugen.

- Busrichtlinie für Fahrzeuge zur Personenbeförderung (2001): Ziel der Richtlinie ist es, dass die Zugänglichkeit verbessert wird. *„Zu diesem Zweck kann der Zugang von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit entweder durch technische Vorschriften am Fahrzeug entsprechend dieser Richtlinie oder durch eine Verbindung derartiger Vorrichtungen mit einer geeigneten örtlichen Gestaltung der Infrastruktur, die Rollstuhlfahrern den Einstieg ermöglicht, erreicht werden.“*⁷⁰ Mindeststandards für neu zugelassene Busse können somit den „Zugang für Alle“ herstellen.

Lt. Sieger sind die Mindeststandards der Busrichtlinie anders als im Bahn- und Flugverkehr durch die gemeinsame Zusammenarbeit von behinderten Menschen mit den Akteuren der Politik und Industrie ausgearbeitet worden und daher integrativer und nachhaltiger. *„Sie (die Mindeststandards Anm. des Autors) sind integraler Bestandteil des Produktionsprozesses geworden und führen sukzessive zu einer Erneuerung des Fahrzeugparks der Betreiber. Sie sind der Beleg dafür, dass eine frühzeitige Berücksichtigung der Belange behinderter und in ihrer Mobilität*

⁷⁰ Siehe Europäisches Parlament und Rat (Hrsg.) (2001): Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG

eingeschränkter Menschen nicht nur Kosten spart, sondern gleichzeitig im Sinne eines Design for All allen Fahrgästen zugute kommt und die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs erhöht.“⁷¹

Barrierefreiheit ist in vielen Bereichen der internationalen und europäischen Politik (Menschenrechte, Bau- und Verkehrswesen, Normenbereich, Informations- und Kommunikationswesen, Sozialwesen, usw.) ein Thema. Leider fehlt bisher ein integrativer und koordinierter Ansatz der Barrierefreiheit, der sich nicht nur auf Rollstuhlfahrer beschränkt und technische Vorschriften abhandelt. Selbst auf europäischer Ebene gibt es bisher keinen Überblick über die gesamten Rechtsvorschriften und Praktiken der Mitgliedsstaaten. Durch unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche in den Mitgliedsstaaten (Bundes-, Landes-, oder Gemeindeebene) ist das Thema Barrierefreiheit sehr unübersichtlich angelegt. Daraus ergibt sich dann in der täglichen Praxis, dass barrierefreie Zugänge oft auf der untergeordneten Tagesordnung von Regierungen und Verwaltungen stehen und als rein technische Frage und oft nur aus der Sicht des Rollstuhlfahrers diskutiert werden. Die Expertengruppe der Europäischen Kommission schlägt daher vor, ein Netzwerk wie z.B. ein „Informationszentrum für Barrierefreiheit“ zu gründen, in der vergleichende Studien zur Feststellung von „bewährten Praktiken“ in Bezug auf Vorschriften, Normen, Initiativen usw. und Informationen dargeboten werden.⁷²

Ein erster Ansatz zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation ist durch „ECA für Verwaltungen“ (2006) und den Leitfaden „Bauen für Alle – Förderung der Zugänglichkeit für Alle in der baulichen Umwelt & öffentlichen Infrastruktur“ (2008) entstanden.⁷³ Die Leitfäden, welche europaweit veröffentlicht sind, dienen den Gesetzgebern und den Regierungen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sowie den Behörden, öffentlichen Organen und auch den privaten Wirtschaftsteilnehmern als Beratungs- und Informationsinstrument. Nicht nur die vielen Berufsgruppen, welche im Baubereich tätig sind, sondern auch die Behörden

⁷¹ Sieger, Volker: Vortrag: Mobilität für alle – Eine Herausforderung für Europa, S.6

⁷² Vgl. Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe, S. 14f.

⁷³ Vgl. „Build for All“ Projektpartner & Info-Handicap (Hrsg.) (2006): Bauen für Alle – Förderung der Zugänglichkeit für Alle in der baulichen Umwelt & öffentlichen Infrastruktur & Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) & Fürst Donnersmark-Stiftung zu Berlin (Hrsg.) (2008): ECA für Verwaltungen

als Auftraggeber nehmen eine wichtige Schlüsselrolle im Bereich des barrierefreien Bauens ein. Es werden Hintergrundinformationen erläutert und auch praktische Ansätze als Beispiele für öffentliche Auftraggeber dargestellt, um so das Bewusstsein und die Kompetenz von barrierefreiem Bauen zu erhöhen.

Neu ist das Projekt der EU „European Committee for Standardization“ aus dem Jahr 2010, welches hoffentlich bald erste Ergebnisse hinsichtlich eines besseren gemeinsameren barrierefreien Europa liefert.

Es gibt bereits viele Impulse und einige wenige spezifische Rechtsvorschriften in Europa, z.B. die Vergaberichtlinie bei öffentlichen Aufträgen oder die Eisenbahnrichtlinie. Die Tatsache jedoch ist, dass es zu wenig Barrierefreiheit für alle Menschen gibt.

7.2 Österreichische Vorgaben für barrierefreie Zugänge

In Österreich gibt es zum Abbau von Barrieren im öffentlichen Bereich eine Reihe von Bundes- und Landesgesetzen, Verordnungen, Normen, Richtlinien und Merkblätter. In diesem Kapitel wird eine Reihe von wesentlichen Instrumenten, welche sich auf Barrierefreiheit auswirken, aufgezeigt und bewertet.

7.2.1 Gesetze

Neben der allgemeinen Forderung aus der Österreichische Bundesverfassung Art. 7 Abs. 1 aus dem Jahr 1997 (*„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Die Republik (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich dazu, die Gleichbehandlung von behinderten und nichtbehinderten Menschen in allen Bereichen des täglichen Lebens zu gewährleisten.“*⁷⁴) gibt es auch das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG)⁷⁵ aus dem Jahr 2006, welches die Rechtsfolgen einer Benachteiligung z.B. bei einem nicht barrierefreien Zugang regelt (BGStG §§ 9,10). Inwieweit es den verantwortlichen Verursacher, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der Sicherheit oder des Denkmalschutzes, zugemutet werden kann, ob die Barriere im Einzelfall entfernt werden muss, wird individuell von Fall zu Fall betrachtet (BGStG §§ 5,6). Bevor es

⁷⁴ Siehe Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) (1997): in: BGBI. Nr. 87/1997

⁷⁵ Vgl. Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) (2005): in BGBI. / Nr. 82/2005

zu einer Klage vor Gericht nach dem BGStG kommen kann, gibt es ein Schlichtungsverfahren zwischen Verursacher und dem Betroffenen einer Barriere, die im Bereich des Bauens, des Verkehrs oder der Kommunikation liegen kann (BGStG §§ 10ff.). Laut einer statistischen Erhebung des zuständigen Bundesministeriums (BMASK) werden ca. 50% der eingebrachten Anträge hinsichtlich von vermeintlicher Diskriminierung positiv entschieden.⁷⁶

Der Bund hat mit seinen öffentlichen Bauten, wie zum Beispiel Finanzämter, Ministerien, Gerichten, Museen und insbesondere dem Nationalratsgebäude (Parlament) eine Vorbildfunktion hinsichtlich des Abbaus baulicher Barrieren und auch eine gesetzliche Verpflichtung. Derzeit gibt es eine Diskussion unter den Politikern, in welcher Form das Nationalratsgebäude am besten barrierefrei zu gestalten ist. Eine Entscheidung hinsichtlich der Investitionssumme und über die genaue Gestaltung der Generalsanierung stehen noch aus.

Der Bund muss für die von ihm genutzten Gebäude seit Veröffentlichung des BGStG und des BVergG Etappenpläne unter Anhörung der ÖAR (Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation) zur Beseitigung von Barrieren vorlegen und bis 31.12.2015 umsetzen (BGStG §§ 8, 19). Die ÖNorm B 1600 bildet die Grundlage für die Erstellung der Etappenpläne und dient als „Muß“-Bestimmung. Eine barrierefreie Gestaltung des Nationalratsgebäudes ergibt sich nicht nur aus dem Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz sondern auch aus der Vorbildfunktion des Gesetzgebers, welcher dadurch seine Gesetze mit Leben erfüllt.

Gebäude, welche aufgrund einer vor dem 01.01.2006 erteilten Baubewilligung errichtet wurden, müssen bis 31.12.2015 bauliche Barrieren beseitigen, wenn diese rechtswidrig errichtet wurden. Zum Beispiel sind dies Gebäude, welche bisher ohne Schwellen zugänglich waren und aufgrund von Umbauarbeiten Eingangsstufen erhalten haben. Diese rechtswidrig errichtete bauliche Barriere muss dann beseitigt werden. Gleiches gilt hinsichtlich von Verkehrsanlagen, Verkehrseinrichtungen und Schienenfahrzeugen und öffentlichen Verkehrsmitteln (§ 19 BGStG).

⁷⁶ Vgl. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMASK) (Hrsg.) (2010): UN-Behindertenrechtskonvention, S. 10

Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Verkehrsanlagen oder öffentlichen Verkehrsmitteln hatten ebenfalls einen Etappenplan bis Ende des Jahres 2006 zur barrierefreien Umsetzung vorzulegen (unter Anhörung der „Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation“). Die Stadt Wien erarbeitete im Jahr 2003 einen Masterplan für eine nachhaltige und soziale Verkehrsentwicklung der nächsten 20 Jahre. Aufgrund der demografischen Entwicklung der Bevölkerung und dem Bedürfnis nach Mobilität soll eine Verkehrsmittelaufteilung verstärkt in Richtung Öffentlicher Verkehr gelenkt werden.⁷⁷ Wie die derzeitige Situation für barrierefreie Zugänge aussieht, gibt der Bericht des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz wieder. *„In Wien sind die Busflotte zu 100%; die Straßenbahnen zu 40% (ab 2026 zu 100%) niederflur und die U-Bahnstationen zu 100% mit Liften bzw. Rampen ausgestattet. Eine Reihe von Maßnahmen, etwa die Erleichterung der Überwindung von Höhenunterschieden, eine verbesserte Orientierung für mobilitätseingeschränkte Personen (zB Ampeln mit Blindenakustik, Niederflurverkehrsmittel) oder die Erhöhung des Wartekomforts und Hilfestellungen für Blinde, Sehbehinderte und RollstuhlfahrerInnen (zB Fahrgastinfosäulen) werden angeführt. Ebenso taktile Bodeninformationen, die bei Ampeln mit Blindenakustik Standards sind auch im Umfeld von öffentlichen Gebäuden oder Haltestellen laufend nachgerüstet werden.“*⁷⁸ Im ländlichen Raum ist die barrierefreie Zugänglichkeit allerdings noch verbesserungswürdig.⁷⁹ Die Übergangsfristen bis zum Jahr 2016 geben aber noch Zeit für entsprechende Maßnahmen. Das BGStG hat laut einer Broschüre vom Verkehrsministerium einige Dinge hinsichtlich der Barrierefreiheit positiv verändert, jedoch werden in Zukunft noch Schlichtungsverfahren und Klagen erwartet. Als Positivbeispiele können u.a. die „Raab-Oedenburger-Ebenfurter-Eisenbahn AG (ersten Etappenplan), die „Linz AG Linien“ (Integration der historischen Pöstlingbergbahn), die „ÖBB“ (Blindenleitstreifen, akustische Orientierungshilfen, Bahnsteig-Hebelifte, Umbau Doppelstock-Flotte,

⁷⁷ Vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (2006): Masterplan Verkehr Wien 2003 – Kurzfassung

⁷⁸ Siehe Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMASt) (Hrsg.) (2010): UN-Behindertenrechtskonvention, S. 31f.

⁷⁹ Vgl. ebenda S. 31

Multifunktionswagen, Railjet, Talent, Desiro, ÖBB-ICE 4011) und die „Zillertalbahn“ (Regelzug Rollstuhlfahrergerecht) genannt werden.⁸⁰

Ein weiteres Gesetz, welches unmittelbar auf das barrierefreie Bauen und den „Zugang für Alle“ auswirkt, ist das Bundesvergabegesetz (BVergG)⁸¹ aus dem Jahr 2006 für öffentliche Bauten bzw. Bauten, welche mit Fördermitteln gebaut werden. Das BVergG ist die nationale Umsetzung der EU Richtlinie „Public Procurement Directive“ von 2004. Bei der Ausschreibung und Planung im öffentlichen Vergabebereich sollte die barrierefreie Gestaltung von Bauten, Produkten, Kommunikations- und Informationsmitteln sowohl im Unterschwellen- als auch im Oberschwellenbereich (§§ 79, 87, 236, 248 BVergG) Anwendung finden. Weiteres sollte bei der Auswahl der Planer auf eine entsprechende Ausbildung im Bereich des barrierefreien Bauens und bei der Wahl des ausführenden Bauunternehmers auf eine mindestens dreijährige Erfahrung bei der Umsetzung von barrierefreien Baudetails geachtet werden.⁸² Dieses Gesetz ermöglicht eine Vielzahl an barrierefrei gestalteten öffentlichen Gebäuden, wenn sich die öffentlichen Auftraggeber ihrer Verantwortung bewusst werden. Die öffentlichen Auftraggeber müssen hierfür die technischen Spezifikationen bei denen das Kriterium „Zugänglichkeit für behinderte Menschen“ und das „Konzept für alle Benutzer“ anwenden. Das „Konzept für alle Benutzer“ ist die deutsche Übersetzung der Vergaberichtlinie der EU und ein wenig unglücklich gewählt, besser wäre „Design für Alle“. Als Hilfsmittel für eine gute Umsetzung der europäischen Vergaberichtlinie dienen den Behörden u.a. der Leitfaden „Bauen für Alle“⁸³ und das „ECA für Verwaltungen“⁸⁴. Die EU arbeitet zurzeit an einer Standardisierung der europäischen Anforderungen für Barrierefreiheit in Ausschreibungen für öffentliche Bauaufträge und Konzessionen. Hierfür wurde im Januar 2010 das Projekt „European Committee for Standardization“ eingerichtet. Die Ziele des Projekts sind eine Sammlung von Standards und technischen Spezifikationen von funktionalen Anforderungen (Benutzer unterschiedlicher

⁸⁰ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (Hrsg.) (2008): Themenschwerpunkt: Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG), S. 6ff.

⁸¹ Vgl. Bundesvergabegesetz (BVergG) (2006): in: BGBl. I Nr. 17/2006

⁸² Vgl. Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 12

⁸³ Vgl. „Build for All“ Projektpartner & Info-Handicap (Hrsg.) (2006): Bauen für Alle – Förderung der Zugänglichkeit für Alle in der baulichen Umwelt & öffentlichen Infrastruktur

⁸⁴ Vgl. Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) & Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin (Hrsg.) (2008): ECA für Verwaltungen

Rollstuhlarten in Gebäuden, Reisende mit Gepäck, Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung usw.) zu erstellen, sowie Mindeststandards zu finden, welche die technischen Anforderungen erfüllen. Außerdem wird auch ein „Online Toolkit“ erstellt werden, welches den öffentlichen Vergabestellen als eine Art Werkzeugkiste dienen soll. Ein Projektteam recherchiert relevante Gesetze, Normen, Bauordnungen, Richtlinien weltweit, um „Best-Practice“ Beispiele zu finden. Ein weiteres Projektteam analysiert bestehende Konformitätssysteme innerhalb Europas.⁸⁵

„Die öffentlichen Behörden können eine entscheidende Änderung der Einstellung zur Barrierefreiheit für alle bewirken, wenn sie bei der Vergabe öffentlicher Arbeiten und Dienstleistungen den Hebel, den sie ansetzen können, auch nutzen. Wesentlich ist, dass Bauplaner/Einkäufer bei der Planung von Gebäuden oder anderen Einrichtungen (und das vor der Auftragsvergabe) in ihren Verdingungsunterlagen Zugänglichkeitsanforderungen spezifizieren. Die zu diesem Zeitpunkt getroffenen Entscheidungen werden weitreichende Konsequenzen für die nächsten Jahrzehnte haben und nur schwer zu korrigieren sein. Das erfordert eine Sensibilisierung und Ausbildung aller beteiligten Akteure.“⁸⁶

Die Umwelt in der sich der Mensch bewegt, besteht neben der natürlichen Umwelt größtenteils aus Arbeitsstätten. Geschäften, Bürogebäuden, Restaurants, Krankenhäuser, Arztpraxen, Museen usw. Daher kommt dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG)⁸⁷ hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung von Arbeitsstätten eine ebenfalls nicht zu unterschätzende Bedeutung zu. Arbeitsstätten in Gebäuden sollten gegebenenfalls behindertengerecht gestaltet sein. Allerdings sollte die barrierefreie Ausgestaltung des Arbeitsplatzes nicht nur hinsichtlich der behindertengerechten Ausgestaltung betrachtet werden. Es kann gleichzeitig die Zugänglichkeit für alle Menschen egal ob Arbeitnehmer oder Kunde verbessern und zudem die Arbeitsplatzqualität erhöhen, wenn durch eine barrierefreie Gestaltung, die Arbeitnehmer in jeder Lebenssituation zur Arbeit

⁸⁵ Vgl. design for all, Zentrum für barrierefreie Lebensräume e.V. (Hrsg.) (2010) : Accessibility in the Built Environment, in: Information für Mitglieder und Freunde von desing for all, S. 3

⁸⁶ Siehe Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe, S. 19

⁸⁷ ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG) (1999): in: BGBl. I Nr. 70/1999, § 21 Zif. 5

kommen könnten.⁸⁸ Arbeitsinspektoren sind bei Bauvorhaben in den Prozess eingebunden und prüfen, ob die Vorgaben des barrierefreien Bauens, welche ebenfalls in den Arbeitnehmerschutzbestimmungen verankert sind, eingehalten werden.

Das Behinderteneinstellungsgesetz (BEinstG)⁸⁹ verlangt ebenfalls vom Dienstgeber, dass Menschen mit Behinderung Zugang zur Beschäftigung haben, es sei denn, dass konkrete Maßnahmen den Dienstgeber unverhältnismäßig belasten. Falls dies der Fall sein sollte, können Förderungsmaßnahmen von Bund und Ländern diese unverhältnismäßige Belastung kompensieren. Menschen mit Behinderung finden vor allem eine Anstellung bei öffentlichen Arbeitgebern und dies wirkt sich somit auf die Gestaltung von öffentlichen Gebäuden und ihre Barrierefreiheit aus.⁹⁰ Die öffentlichen Behörden übernehmen hier ebenfalls eine Vorreiterrolle.

Das stärkste Instrument, welches die Legislative in der Hand hat um verbindliche Rahmenbedingungen zu setzen, sind Gesetze. Dies gilt natürlich auch für Barrierefreiheit. Die korrekte Anwendung der einzelnen Bundesgesetze insbesondere der öffentlichen Auftragsvergabe und die Harmonisierung der Bauvorschriften könnten zu einer barrierefreien Umwelt führen. Der Bund hat bereits durch Sanierungs- und Umbauarbeiten zahlreiche Bundesbauten barrierefrei zugänglich gemacht.

7.2.2 Normen und Richtlinien

Neben den spezifischen Bundesgesetzen sind auch die Bauordnungen bzw. die Bauvorschriften der Bundesländer in Österreich hinsichtlich des barrierefreien Bauens zu berücksichtigen. Bauen ist Ländersache und es ist bisher nicht gelungen eine bundeseinheitliche Bauvorschrift (B-VG Artikel 15a)⁹¹ zu erlassen, in welcher die Grundsätze des barrierefreien Bauens für ganz Österreich gelten. In einigen

⁸⁸ Vgl. Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe, S. 15

⁸⁹ Behinderteneinstellungsgesetz (BEinstG) (2010): in: BGBl. Nr. 111/2010

⁹⁰ In Deutschland beträgt der Anteil schwerbehinderter Beschäftigter im öffentlichen Dienst des Bundes im Jahr 2004: 7,1% in der Privatwirtschaft liegt der Anteil im Jahr 2003: 3,6%. Vgl. Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) (Hrsg.) (2006): Bericht zur Bundesregierung zur Beschäftigung schwerbehinderter Menschen in öffentlichen Dienst des Bundes, S. 3

⁹¹ Vgl. Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) (1997): in: BGBl. I Nr. 87/1997

Bundesländern wurden bereits die Basis (die sechs OIB-Richtlinien) für die Harmonisierung bautechnischer Vorschriften als rechtlich verbindlich erklärt. Insbesondere die OIB-Richtlinie Nr. 4 „Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit“, welche die wesentlichen Anforderung der ÖNorm B 1600 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundsätze“ enthält, könnte als harmonisierte Bauvorschrift hinsichtlich des barrierefreien Bauens viel bewirken. Die OIB-Richtlinie Nr. 4 ist bereits in der jeweiligen Landesbauordnung folgender Bundesländer integriert: Burgenland, Wien, Oberösterreich, Tirol und Vorarlberg. Dieses Jahr sollen noch die Steiermark und Kärnten folgen. Es fehlen somit nur noch die Bundesländer Niederösterreich und Salzburg.

Für folgende Bauwerke schreibt das Harmonisierungskonzept des OIB (siehe Abbildung 9: Barrierefrei Gestaltung von Bauwerken (Quelle: OIB-300-048/06)) die barrierefreie Gestaltung vor.

Folgende Bauwerke müssen so barrierefrei geplant und ausgeführt sein, dass die für Besucher und Kunden bestimmten Teile auch für Kinder, ältere Personen und Personen mit Behinderungen gefahrlos und tunlichst ohne fremde Hilfe zugänglich sind:

- Bauwerke für öffentliche Zwecke (z.B. Behörden und Ämter),
- Bauwerke für Bildungszwecke (z.B. Kindergärten, Schulen, Hochschulen, Volkshochschulen),
- Handelsbetriebe mit Konsumgütern des täglichen Bedarfs,
- Banken,
- Gesundheits- und Sozialeinrichtungen,
- Arztpraxen und Apotheken,
- öffentliche Toiletten sowie
- sonstige Bauwerke, die allgemein zugänglich und für mindestens 50 Besucher oder Kunden ausgelegt sind.

Abbildung 9: Barrierefrei Gestaltung von Bauwerken (Quelle: OIB-300-048/06)⁹²

Kritisiert wird, dass bisher im Harmonisierungskonzept keine explizite Erwähnung von Büros und Wohnung stattfindet. *„In der OIB-Richtlinie 4 jedoch sind die im Abschnitt 8. „Barrierefreie Gestaltung von Bauwerken“ auf die ÖNORM B 1600 referenzierten Anforderungen explizit auch für Wohngebäude heranzuziehen.“⁹³*

⁹² Siehe Österreichisches Institut für Bautechnik (OIB) (Hrsg.) (2006): Zielorientierte bautechnische Anforderungen, S. 10

⁹³ Siehe Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 14

Geplant ist aber eine Überarbeitung, in der auch Büros und Wohnungen aufgenommen werden.⁹⁴ Das Bundesland Wien hat bereits Bauwerke mit Aufenthaltsräumen aufgenommen, mit Ausnahme von Gebäuden mit nur einer Wohnung, Reihenhäuser, Wohngebäude mit einer Gebäudehöhe von höchstens 7,50m, die nicht mehr als zwei Wohnungen enthalten und in denen für Betriebs- oder Geschäftszwecke höchstens ein Geschoß in Anspruch genommen wird (Wiener Bauordnung § 115 Abs. 1 Ziff. 1).⁹⁵

Normen und Richtlinien sind eigentlich Empfehlungen. Die Einhaltung der Normen erfolgt freiwillig, es sei denn, der Gesetzgeber erklärt sie für verbindlich. Normen stellen aber immer den „Stand der Technik“ dar und werden in den meisten Bauverträgen auch bereits in den Vorbemerkungen verbindlich eingefordert.

Was in Österreich 1977 mit der Ö-Norm B 1600 „Planungsgrundlagen für ältere und behinderte Menschen“ begann, wird heute nach mehreren Aktualisierungen mit dem Titel „Barrierefreies Bauen“ bezeichnet und enthält die Prinzipien des „design for all“-Konzepts.

Folgende Normen gibt es in Österreich hinsichtlich des barrierefreien Zugangs:

- Ö-Norm B 1600 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen (ab Frühjahr 2011 soll eine komplett überarbeitete Ausgabe erscheinen)
- Ö-Norm B 1601 Spezielle Baulichkeiten für behinderte oder alte Menschen – Planungsgrundsätze
- Ö-Norm B 1602 Barrierefreie Schul- und Ausbildungsstätten und Begleiteinrichtungen
- Ö-Norm B 1603 (2005) Barrierefreie Tourismuseinrichtungen – Planungsgrundlagen
- Ö-Norm B 1610 Barrierefreie Gebäude und Anlagen – Anforderung für die Beurteilung der Barrierefreiheit

⁹⁴ Vgl Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 14

⁹⁵ Vgl. Wiener Bauordnung (2009): in: LGBI. Nr. 25/2009

Einige dieser Normeninhalte sind aber in vielen Bauvorschriften bereits gesetzlich verankert, zum Beispiel in der Wiener Bauordnung. Der Einreichplan verlangt vom Planverfasser eine Bestätigung, dass barrierefreie Planungsgrundsätze eingehalten wurden (Wiener Bauordnung § 63 Abs. 1 lit. k).⁹⁶ Der Behindertenbericht vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz kritisiert allerdings, dass nach Fertigstellung nicht mehr kontrolliert werde, ob tatsächlich wie im Einreichplan angegeben, barrierefrei gebaut wurde.⁹⁷ Das Bundesland Wien übernimmt auch hier eine Vorreiterrolle gegenüber den übrigen Bundesländern. Auch in der Fertigstellungsanzeige muss ein Ziviltechniker bestätigen, dass die Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens eingehalten wurden (Wiener Bauordnung § 128 Abs. 2 Ziff. 1). Sinngemäß sind Bestimmungen des barrierefreien Bauens nicht nur bei Neubauten, sondern auch bei Zu- und Umbauten sowie Änderungen anzuwenden.

In den letzten Jahren wurden in Österreich zahlreiche Gesetze, Bauordnungen und Normen hinsichtlich barrierefreier Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen und öffentlichen Verkehrsmitteln erlassen. Allerdings kann die Umwelt nicht komplett von heute auf morgen barrierefrei gestaltet werden. Erste wichtige gesetzgeberische Schritte wurden unternommen. Fortan muss die Umsetzung der Gesetze, gegebenenfalls mit Sanktionen erfolgen. Regelmäßiges Monitoring und die Einbeziehung von Interessensverbänden wie Behindertenorganisationen können Fehlentwicklungen rechtzeitig erkennen, stoppen und neue Lösungsvorschläge entwickeln.

⁹⁶ Vgl. Wiener Bauordnung (2009): in: LGBl. Nr. 25/2009

⁹⁷ Vgl. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMAASK) (Hrsg.) (2010): UN-Behindertenrechtskonvention. Erster Staatenbericht Österreichs, S. 19

8 Weiterentwicklung Barrierefreiheit

Bevor finanzielle Anreize, z.B. Fördermittel, Subventionen oder Steueranreize, den barrierefreien Bau von öffentlichen Gebäuden oder öffentlichen Verkehrsmitteln einleiten, sollte das Bewusstsein der Menschen hinsichtlich einer barrierefrei gestalteten Umwelt geschärft werden. Da kein Mensch seine Zukunft vorhersehen kann, weiß niemand ob er jemals in Situationen gerät, in der er auf eine barrierefrei gestaltete Umwelt angewiesen ist. *„Es fällt ihnen (den Menschen, Anm. des Autors) jedoch nicht leicht, Veränderungen oder Ereignisse, die unter Umständen erst in vielen Jahren aktuell sind, heute schon zu bewerten, was die Durchsetzung einer gesetzlichen Anforderung schwer macht. Vor diesem Hintergrund kann man mit Steuererleichterungen oder Subventionen den Haushalten möglicherweise am wirksamsten helfen, der Barrierefreiheit einen wirklichen Preis zuzuordnen und zu begreifen, dass sie den Wert ihres Besitzes steigert.“*⁹⁸ Gesetze schränken immer die individuelle Freiheit des Einzelnen ein, z.B. zusätzlicher monetärer Aufwand für die barrierefreie Gestaltung von Gebäuden, aber sie helfen auch, dass Menschen mit Behinderung oder Einschränkungen die gleichen Chancen im Leben haben und sie integriert werden. Das Wohl der „Schwachen“ kommt allen Mitgliedern einer Gesellschaft zugute. Ohne Gesetze käme es zu einem „Marktversagen“ hinsichtlich dem barrierefreien Angebot von Gebäuden, Verkehrsmitteln, Dienstleistungen, Kommunikation usw. Deshalb ist der Staat berechtigt durch Gesetze in den Markt einzugreifen.

So könnte zum Beispiel der Nachweis der Barrierefreiheit gerade bei Bauwerken, welche mit öffentlichen Geldern finanziert werden, verpflichtend eingeführt werden. Bisher verlangt nur die Wiener Bauordnung eine Bestätigung des Architekten bei der Einreichplanung, dass die Grundsätze des barrierefreien Bauens eingehalten wurden und bei Baufertigstellung eine Bestätigung von einem Ziviltechniker, dass diese auch wirklich ausgeführt wurden. Eine bundesweite Regelung durch die Harmonisierung der Bauordnungen und die Übernahme des Wiener Modells wäre hinsichtlich der

⁹⁸ Siehe Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe, S. 22

Weiterentwicklung des barrierefreien Bauens begrüßenswert.⁹⁹ Die Bewusstseinsbildung kann auch über Wettbewerbe (z.B. Schindler Award, Access City Award) und deren Auszeichnungen die Bedeutung von Barrierefreiheit fördern. Europaweit hat Spanien mit dem Projekt „Flagge der Städte und Gemeinden für Alle“ eine beispielhafte Kampagne ins Leben gerufen.¹⁰⁰ Die „Design for All Foundation“ hofft auf zahlreiche Teilnehmer der Kampagne und wirbt so europaweit für das Konzept „design for all“.

Auch die besondere Kennzeichnung von Gebäuden, welche auf Basis der Önorm B 1610 basieren könnte, würde die Bewusstseinsbildung in Bezug auf „Zugänge für Alle“ fördern.

Ein weiteres Haupthindernis für Barrierefreiheit neben dem mangelnden öffentlichen Bewusstsein, ist der niedrige Sensibilisierungsgrad, insbesondere bei der Berufsgruppe, welche im baulichen Umfeld tätig ist. Das sind Auftraggeber, Stadtplaner, Architekten, Bauträger, Ingenieure, Handwerker usw. In Österreich gibt es lt. dem Projektbericht „Barrierefreies Bauen – Ausbildung und Beratung in Österreich“ für Architekten keine Pflichtvorlesung für barrierefreies Bauen. Auch im mittleren bautechnischen Ausbildungsbereich fehlen einheitliche Standards. Die Übernahme des „design for all“-Konzept hängt vor allem von den Unterrichtenden selbst ab. Im Rahmen der Baumeisterausbildung ist in Vorbereitungskursen barrierefreies Bauen bereits verpflichtend. Weiterbildungsprogramme ob sie nun verpflichtend oder freiwillig sind, sollten ebenfalls barrierefreies Bauen und das „design for all“-Konzept oder „universal design“-Konzept in ihre Lehrpläne aufnehmen,¹⁰¹ wie z.B. im Masterstudiengang der TU Wien: „Professional MBA Facility Management“.

Weil es an qualifiziert ausgebildeten Personen im Bereich des barrierefreien Bauens fehlt, hat sich in den letzten Jahren eine unüberschaubare Anzahl von eigens

⁹⁹ Vgl. Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 9

¹⁰⁰ Vgl. Design for All Foundation
<http://www.designforall.org/en/dfa/publicacions/DOSSIER%20FLAG-germany-2008.pdf> (Abfrage am 05.03.2011)

¹⁰¹ Vgl. Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 7f.

ernannten „Beratern“ im Bereich des barrierefreien Bauens herausgebildet. *„Besonders schwierig ist es für Auftraggeber zwischen Betroffenheit und Qualifikation zu unterscheiden, wenn keine formale Qualifikation vorliegt. Betroffenheit ist keine Qualifikation, ihr wird aber oft überproportionales Gewicht zugestanden. Beratung ohne bautechnische Ausbildung kann zu gravierenden Fehlern führen, die für den Bauherrn teure Folgen haben können. Für potenzielle Auftraggeber besteht oft keinerlei Hinweis auf die Qualifikation des Beraters/der Beraterin für die angefragte Leistung. Zusätzlich gilt im Baubereich die Beratungshaftung, ein vertraglichen Schadensersatzanspruch, der insbesondere gegenüber Interessensvertretungen von behinderten Menschen schwer durchzusetzen sein wird. Endverbraucher können sich im Falle einer Fehlberatung auf das Konsumentenschutzgesetz berufen, was im Fall einer nicht vorhandenen gewerblichen Berufsberechtigung ins Leere geht.“*¹⁰² Die Schweiz hat bereits als einziges Land in Europa ein flächendeckendes Netz regionaler Beratungsstellen für barrierefreies Bauen. Neben den Beratungsstellen gibt es für interessierte Personen Dokumente, Planungshilfen und Merkblätter.¹⁰³ Vereinzelt gibt es in Österreich Initiativen. Neben den offiziellen Beratungsstellen in einem Land, könnte ebenfalls der Beruf des „Access Consultant“, wie im Ausland schon länger praktiziert, sinnvoll sein.¹⁰⁴

¹⁰² Siehe Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 8

¹⁰³ Vgl. Strasse und Verkehr (2010) in: Zeitschrift des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Sonderdruck Nr. 11, S. 10

¹⁰⁴ Vgl. Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, S. 8f.

9 Beispiele aus der Praxis – Darstellung und Analyse

Zweifelsohne haben sich die Wahrnehmung und damit das Problembewusstsein hinsichtlich der Barrierefreiheit in den letzten Jahrzehnten in diesem Bereich deutlich geschärft. In der Europäischen Union, aber auch in vielen anderen Ländern weltweit, werden öffentliche Neubauten verpflichtend immer barrierefrei gestaltet. Das war nicht immer so. Einen schönen Vergleich über die Änderung der entsprechenden baulichen Maßnahmen bieten zum Beispiel U-Bahn Linien in größeren Städten. So hat Wien eines der modernsten U-Bahn Netze der Welt. Alle – inzwischen 101 Stationen – sind barrierefrei erreichbar. Ganz anders ist die Situation zum Beispiel in London. Hier wurde schon viel früher als in Wien mit dem U-Bahn Bau begonnen. Auch das Streckennetz wuchs viel schneller an. Dies führt heute dazu, dass insbesondere Stationen im Zentrum teilweise gar nicht barrierefrei erreichbar sind. Zwar hat auch hier ein Umdenken eingesetzt und die Erweiterung des U-Bahn Netzes erfolgt barrierefrei, die Nachrüstung der vorhandenen Stationen erfolgt jedoch sehr langsam. Dies hat sicherlich verschiedene Ursachen. An dieser Stelle seien nur bautechnische, finanzielle und nicht zuletzt die Vielzahl der Stationen genannt.

Auf den nächsten Seiten werden einzelne, konkrete Beispiele aus der Praxis dargestellt. Dies ermöglicht einen Vergleich verschiedener Objekte aus verschiedenen Städten.

Die ausgewählten Objekte werden jeweils einem bestimmten Themengebiet zugeordnet. Diese Vorgehensweise zielt auf eine bessere Vergleichbarkeit der Praxisbeispiele ab.

9.1 Objekte – Auswahl

Alle gewählten Objekte sind öffentliche Bauten. Bei der Auswahl wurde, neben dem Themengebiet, auch auf die öffentlich zugänglichen Informationen über die barrierefreien Einrichtungen dieser Objekte geachtet.

Die Informationen über die Barrierefreiheit und die zugehörigen Serviceangebote beruhen zum Großteil auf Informationen, welche von den dargestellten

Verkehrsbetrieben und Museen veröffentlicht werden. Hierbei wurde insbesondere auf Informationsbroschüren, Veröffentlichungen und die entsprechenden Hinweise auf der Homepage der jeweiligen Institution zurückgegriffen, welche für die sinnes- und mobilitätseingeschränkten Menschen erstellt wurden. Wichtig für die Analyse der Praxisbeispiele war auch die leichte Zugänglichkeit und Übersichtlichkeit der Informationen, da diese für die bessere Orientierung von sinnes- und mobilitätseingeschränkten Menschen erstellt wurden und dementsprechend auch diesen Kriterien genügen müssen. Eine leicht publizierbare Information ist in der Praxis besonders vorteilhaft, da so eine entsprechende Planung des Besuchs möglich wird.

Wichtig bei der Auswahl war auch, dass diese Objekte allen Nutzern offen stehen. Insbesondere befasst sich die Auswahl mit der Barrierefreiheit in unterschiedlichen Lebensbereichen. Damit soll auch dargestellt werden, dass die Regulierungen der baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit schon soweit sind, dass allen Betroffenen möglichst alle Lebensbereiche offen stehen sollen. Dies geht von der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bis zur Teilnahme am kulturellen Leben.

Wo es sinnvoll erschien, wurden die spezifischen Informationen noch durch weitere Daten (zum Beispiel historische Daten oder Daten zur Geschichte der öffentlichen Verkehrsmittel in den einzelnen Städten) ergänzt, um dem Leser die notwendigen Informationen zur Beurteilung der Gesamtsituation zu geben.

9.2 Objekte – thematische Zuordnung

In dieser Arbeit werden zwei unterschiedliche Gebäudearten behandelt. Die Praxisbeispiele befassen sich mit U-Bahn Netzen verschiedener Großstädte und mit Kunstmuseen.

9.2.1 U-Bahn Linien

Zuerst wird das U-Bahn System verschiedener Großstädte näher betrachtet. Die Wahl fiel auf die U-Bahn, weil diese eine wichtige Lebensader in großen Metropolen ist. Zudem hat ein U-Bahn-Netz meist eine lange Errichtungsgeschichte. Die einzelnen U-Bahn-Linien und ihre Stationen wurden in den meisten Fällen nicht in

einem Gesamtplan entworfen, sondern sie spiegeln oftmals die Entwicklung einer Stadt hinsichtlich Fläche und Bevölkerungszuwachs wieder. Dies hat zur Folge, dass die Errichtung über viele Jahrzehnte hinweg erfolgte. Somit lassen sich an einem U-Bahn-Netz die baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit über die Zeit verfolgen sowie auch die nachträglich durchgeführte Veränderungen.

9.2.1.1 Wiener U-Bahn

Die Wiener U-Bahn wurde in den späten siebziger Jahren eröffnet. Seit dieser Zeit wurde das Netz kontinuierlich ausgebaut und die Anzahl der Linien und der Stationen ist Schritt für Schritt gewachsen. Aktuell verfügt das Wiener U-Bahn System über insgesamt fünf verschiedene Linien. Das Streckennetz ist mit der Fertigstellung von sechs neuen Stationen im letzten Quartal 2010 auf 75 Kilometer angewachsen und zählt 101 Stationen.¹⁰⁵ Das gesamte Wiener U-Bahn Netz, also alle 101 Stationen sind barrierefrei zu erreichen. Zusätzlich sind die meisten Stationen und insbesondere die Bahnsteige mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet. Diese tastbaren Leitlinien dienen blinden und sehbehinderten Fahrgästen zur Orientierung.



¹⁰⁵ Vgl. Wiener Linien:

<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/-8615/programId/22534/pageTypeId/9320/contentId/24827> (Abfrage am 05.02.2011)

¹⁰⁶ Siehe Wiener Linien:

<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/-8615/programId/22534/pageTypeId/9320/contentId/23302> (Abfrage am 05.02.2011)

Neben den baulichen Maßnahmen sind die Wiener Linien auch um eine Erweiterung des Problembewusstseins bei anderen Passagieren bemüht. So wurden zum Beispiel im Jahr 2010 alle Aufzug-Rufsäulen mit einem neu gestalteten Piktogramm beschriftet, welches zur Vorranggewährung für Fahrgäste mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen auffordert (siehe Abbildung 10: Vorrang für mobilitätseingeschränkte Personen (Quelle: Wiener Linien)).



Abbildung 11: Piktogramm „Vorrang für mobilitätseingeschränkte Personen“ in der Praxis an der Aufzugssäule der U-Bahn Station „Herrengasse“ (Eigene Aufnahme)¹⁰⁷

Neben dem oben erwähnten Vorrangs-Piktogramm an den Aufzugs-Rufsäulen für Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen und sonstigen körperlich beeinträchtigten Personen, wurde auch der Hinweis für Kinderwagen- und Rollstuhlabbstellplätze durch ein neues Piktogramm an den U-Bahn Zügen gemeinsam mit akustischen Sicherheitshinweisen erneuert und verdeutlicht. Dies erleichtert Betroffenen die Orientierung und soll bei allen anderen das Problembewusstsein schärfen. Die Hoffnung beruht natürlich darauf, dass die betroffenen Kinderwagen- und Rollstuhlabbstellplätze oder auch Sitzplätze für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen im Bedarfsfall auch problemlos freigegeben werden.

¹⁰⁷ Eigenes Foto (Aufnahme am 13.03.2011)



Abbildung 12: Piktogramm mit Sicherheitshinweisen und Hinweisen auf Kinderwagen- und Rollstuhlabbstellplätzen (Quelle: Wiener Linien)¹⁰⁸

Diese beiden Aktionen der Wiener Linien zeigen, dass nicht nur die baulichen Maßnahmen, welche notwendig sind um die barrierefreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu gewährleisten, wichtig sind, sondern auch das Problembewusstsein und die Wahrnehmung der Umwelt. Hier können gezielte Beschriftungen, welche auf die Problematik aufmerksam machen, oftmals einen wichtigen Beitrag leisten.

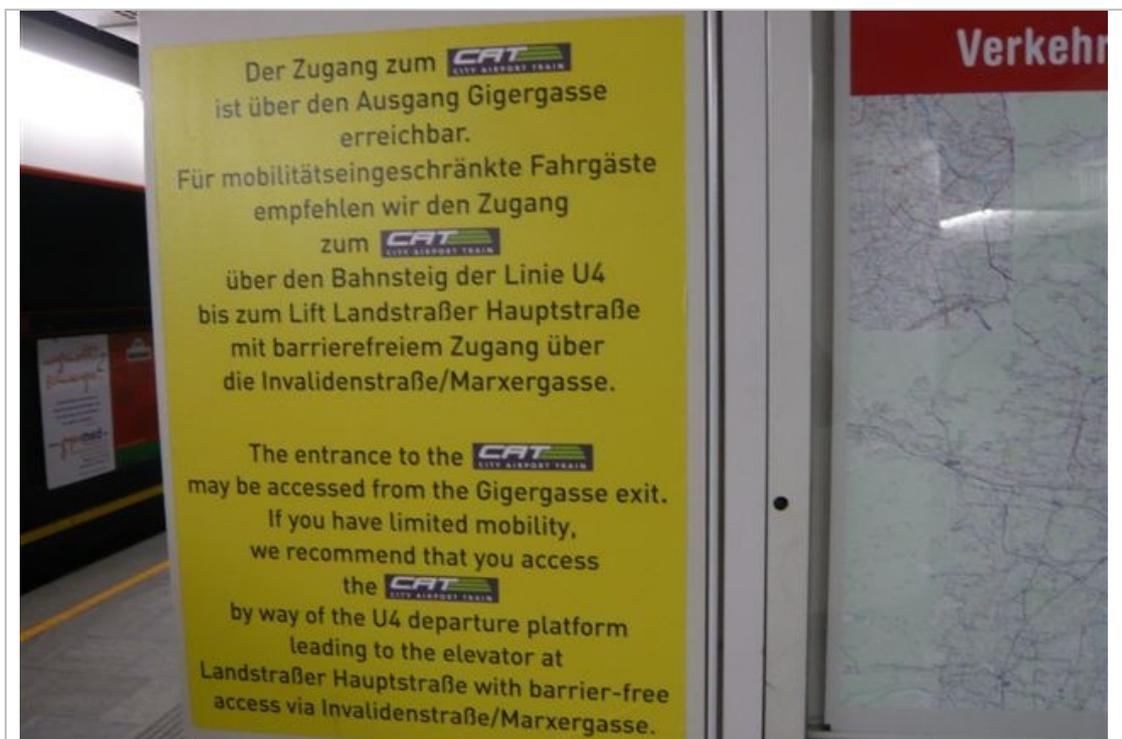


Abbildung 13: Temporäre Beschriftung für den Zugang zum CAT (City Airport Train) auf dem Bahnsteig der U-Bahn Linie 3 in der Station „Landstraße“ (Eigene Aufnahme)¹⁰⁹

¹⁰⁸ Siehe Wiener Linien:

<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/26075/programId/9419/pageTypeId/9320/contentId/25531> (Abfrage am 05.02.2011)

¹⁰⁹ Die temporäre Beschriftung ist notwendig, da Bauarbeiten eine Veränderung der Zugangswege erforderlich gemacht haben. Der mobilitätseingeschränkte Fahrgast wird anhand des oben gezeigten Aushangs über die neue Zugangssituation informiert. Eigenes Foto (Aufnahme am 13.03.2011)



Abbildung 14: Temporäre Beschriftung für den Zugang zur U-Bahn Linie 3 und U-Bahn Linie 4 in der Station „Landstraße“ (Eigene Aufnahme)¹¹⁰

Besonders wichtig sind entsprechende Beschriftungen insbesondere auch, wenn sich die Zugangswege ändern. Beispielhaft seien hier temporäre Änderungen der Zugangswege durch Bauarbeiten genannt. Hier darf nicht auf die besondere Information für mobilitätseingeschränkte Personen vergessen werden.

Blindenleitsystem für Staatspreis Verkehr nominiert

Das Blindenleitsystem der Wiener Linien, POPTIS, wurde für den vom BMViT vergebenen Staatspreis Verkehr 2009 nominiert, der diesmal das Thema „Sicher durch Technologie und Kreativität“ in den Mittelpunkt stellt.

POPTIS ist von den Wiener Linien gemeinsam mit Behindertenorganisationen entwickelt und im Herbst 2008 implementiert worden. Seitdem ist blinden und sehbehinderten Menschen eine selbstbestimmte Fortbewegung im Wiener U-Bahn-Netz möglich. Der Staatspreis Verkehr wird am 17. März (2010) verliehen.

POPTIS steht für Pre-On-Post-Trip-Information-System und basiert auf eine im Internet bereit gestellte, übersichtliche Systemarchitektur. Das Blindenleitsystem vereinfacht das Aussteigen, Umsteigen, Einsteigen und den Zugang vom Oberflächenverkehr.

Von der Linien Ebene über die Stationsebene zur Funktionsebene navigiert man zu Hause im Internet, lässt sich über Screenreader-Programme die Texte vorlesen und bereitet sich auf seinen Fahrweg vor. In der Pre-Trip-Anwendung steht dieses Baukastensystem im Internet auf den barrierefreien Seiten der Wiener Linien zur Verfügung. In der On-Trip-Anwendung kann der Nutzer unterwegs über ein Internetaugliches Handy oder über einen MP3-Player die Informationen abrufen und sich seinen Gehweg ansagen lassen.

In der Post-Trip-Anwendung kann der Anwender sich seine persönlichen Gehwege aus dem Baukastensystem zusammenstellen und jederzeit unterwegs abrufen. POPTIS erfasst das gesamte Wiener U-Bahn-Netz.

Mit POPTIS haben die Wiener Linien ihren seit Jahren konsequenten Weg der Barrierefreiheit fortgesetzt. (...)

Erst vor wenigen Tagen hat eine Studie des ÖAMTC und 15 weiterer europäischer Autofahrerclubs

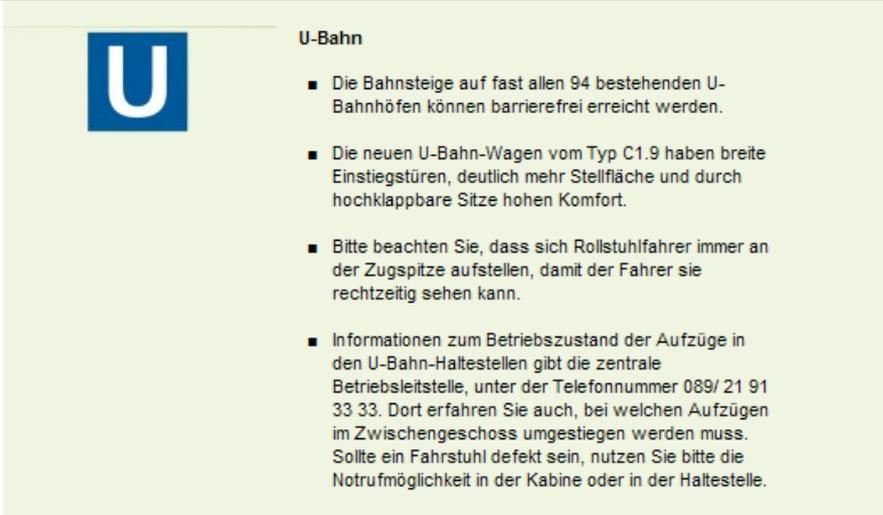
¹¹⁰ Die temporäre Beschriftung ist notwendig, da Bauarbeiten eine Veränderung der Zugangswege erforderlich gemacht haben. Der mobilitätseingeschränkte Fahrgast wird anhand des oben gezeigten Aushangs über die neue Zugangssituation informiert. Eigenes Foto (Aufnahme am 20.04.2011)

den Wiener Linien ein hervorragendes Zeugnis bezüglich der barrierefreien Ausgestaltung ihrer Verkehrsmittel und Stationsgebäude ausgestellt. Im internationalen Vergleich nimmt Wien in diesem Bereich eine Spitzenposition ein.

Text 1: Pressemeldung der Wiener Linien aus dem Jahr 2010 (Quelle: Wiener Linien)¹¹¹

9.2.1.2 Münchner U-Bahn

Die Münchner U-Bahn wurde in den frühen siebziger Jahren eröffnet. Auch in München ist das Streckennetz seit dieser Zeit Schritt für Schritt angewachsen. Die Münchner Verkehrsbetriebe verfügen aktuell über sechs U-Bahn Linien. Das Streckennetz zählt 94 Stationen.¹¹² Es ist möglich die Bahnsteige fast aller Stationen barrierefrei zu erreichen. Um Betroffenen die Orientierung zu erleichtern, welche der einzelnen Stationen nun tatsächlich barrierefrei zu erreichen sind, werden eigens „barrierefreie Linienpläne“ veröffentlicht (Beispielhaft ist der Netzplan „Barrierefrei mit S- und U-Bahn im Stadtbereich“ im Anhang angefügt).



U-Bahn

- Die Bahnsteige auf fast allen 94 bestehenden U-Bahnhöfen können barrierefrei erreicht werden.
- Die neuen U-Bahn-Wagen vom Typ C1.9 haben breite Einstiegstüren, deutlich mehr Stellfläche und durch hochklappbare Sitze hohen Komfort.
- Bitte beachten Sie, dass sich Rollstuhlfahrer immer an der Zugspitze aufstellen, damit der Fahrer sie rechtzeitig sehen kann.
- Informationen zum Betriebszustand der Aufzüge in den U-Bahn-Haltestellen gibt die zentrale Betriebsleitstelle, unter der Telefonnummer 089/ 21 91 33 33. Dort erfahren Sie auch, bei welchen Aufzügen im Zwischengeschoss umgestiegen werden muss. Sollte ein Fahrstuhl defekt sein, nutzen Sie bitte die Notrufmöglichkeit in der Kabine oder in der Haltestelle.

Abbildung 15: Informationen zum Thema Barrierefreiheit in der Münchener U-Bahn (Quelle: MVV)¹¹³

Die Münchner Verkehrsbetriebe veröffentlichen auf ihrer Homepage unter der Rubrik „MVV barrierefrei“ nachfolgende Service Angebote (siehe Text 2: MVV

¹¹¹ Siehe Wiener Linien (2010):

<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/-8615/programId/22534/pageTypeId/9320/contentId/23243> (Abfrage am 05.02.2011)

¹¹² Vgl. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV): www.mvv-muenchen.de (Abfrage am 06.02.2011)

¹¹³ Siehe Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV): www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/services/barrierefreiheit/verkehrsmittel (Abfrage am 06.02.2011)

barrierefrei - Service Angebot (Quelle: MVV)), welche Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern sollen.

Unser Ziel ist es, Fahrgästen mit Behinderung so viel Komfort wie möglich zu bieten. Zu jeder Tageszeit. Daher engagieren sich die Verkehrsunternehmen im MVV nicht nur bei der barrierefreien Gestaltung der Stationen, sondern auch der Fahrzeuge.

Da jedoch bestimmte Service-Angebote noch nicht an jedem Bahnhof, jeder Haltestelle oder in jedem Verkehrsmittel angeboten werden können, ist es ratsam, sich vor Fahrtantritt über die entsprechenden Gegebenheiten an Start und Ziel bzw. bei möglichen Umstiegen zu erkundigen.

Zu unseren Service-Angeboten zählen:

- Lifte sowie Rollsteige auf Bahnhöfen und absenkbar Rampen bei Bussen und Trambahnen.
- Orientierungshilfen an Haltestellen sowie in den Verkehrsmitteln über optische und akustische Haltestellenanzeigen z.T. auch akustische Türschließwarnung, breiter Einstieg, Stellplätze für Rollstuhlfahrer sowie Kinderwagen und Fahrräder und Sprechmöglichkeit mit dem Fahrer in rollstuhlgerechter Höhe.
- An Bahnsteigen, z.T. auch in Bahnhofshallen und an Haltestellen Anbringung eines 20 cm Tastrillen-Streifen mit nötigem Sicherheitsabstand zur Bahnsteigkante am Boden, der sich mit den Füßen oder mit dem Blindenstock ertasten lässt.
- Gute Ausleuchtung, ausreichende Bewegungsflächen sowie Vermeidung von Einbauten, Nischen und Kanten, vor allem im Bahnsteigbereich.
- Fast alle öffentlichen Behindertentoiletten befinden sich im MVV-Bereich.
- Die Bordsteine sind meist auf 3 cm abgesenkt.
- In Aushangfahrplänen sowie in unserer Broschüre "MVV barrierefrei" und in Fahrplanbüchern ist auf einen Blick erkennbar, welche Linien mit behindertengerechten Fahrzeugen erfolgen.
- Barrierefreie Fahrtauskunft über EFA (Elektronische Fahrplan Auskunft), auf der z. B. Aufzüge oder Rampen angezeigt werden. Außerdem ist es möglich, zwischen drei Gehgeschwindigkeiten „langsam“, „normal“ und „schnell“ zu wählen.
- Barrierefreier Internetauftritt über reine Textversion. Einfach auf jeder Seite oben links zu finden.

Text 2: MVV barrierefrei - Service Angebot (Quelle: MVV)¹¹⁴

9.2.1.3 Berliner U-Bahn

Die Berliner U-Bahn wurde schon Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts (1902) eröffnet. Sie hat somit eine deutlich längere Geschichte als die U-Bahn-Netze in Wien und München.

„Werner von Siemens war es, der sich schon 1879 mit dem Bau eines straßenunabhängigen schnellen Verkehrsmittels für die Innenstadt befasste. 1893 erhielt die Firma Siemens & Halske die königliche Genehmigung zum Bau und

¹¹⁴ Siehe Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV): www.mvv-muenchen.de (Abfrage am 06.02.2011)

Betrieb der ersten Berliner U-Bahn. Die erste Strecke wurde noch auf Viadukten, also als Hochbahn, gebaut. ¹¹⁵

Nicht nur die lange Tradition der U-Bahn in Berlin, sondern auch die Teilung der Stadt machen die Geschichte der Berliner U-Bahn so interessant. Im Jahr 1961 wurden die bestehenden U-Bahn Linien, welche zwischen dem Ost- und dem Westteil der Stadt verkehrten unterbrochen. Erst im Jahr 1989 wurden die zwischenzeitlich geteilten Linien wieder zusammengeführt. Berlin hat heute das größte U-Bahn-Netz in Deutschland. Insgesamt werden zur Zeit zehn U-Bahn Linien betrieben. Auf dem Streckennetz, welches eine Gesamtlänge von 146 Kilometer hat, befinden sich 173 Stationen. Gemeinsam mit den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahn, Bus, ...) werden in Berlin jährlich 906 Millionen Fahrgäste befördert. ¹¹⁶

Da noch nicht alle U-Bahn-Stationen barrierefrei gestaltet sind, bieten die Berliner Verkehrsbetriebe einige Services für all jene Fahrgäste an, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind. So wird unter anderem im Internet ein Plan jeder U-Bahn Linie veröffentlicht, auf welchem für jede einzelne Station ersichtlich ist, über welche Einrichtungen die jeweilige Station verfügt. (Beispielhaft ist dieser Plan mit Legende für die U-Bahn-Linie U1 im Anhang beigefügt.) Folgende Informationen sind aus dieser Übersicht ersichtlich:

- Aufzug
- Aufzug defekt
- Barrierefreier Zugang/Umsteigebahnhof nur ein Aufzug zum S-Bahnhof
- Barrierefreier Zugang/Umsteigebahnhof nur ein Aufzug zum U-Bahnhof
- Blindenleitsystem
- Fahrtreppe
- Zugang über Rampe

¹¹⁵ Siehe Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): <http://www.bvg.de/index.php/de/3917/name/Geschichte%2Bder%2BU-Bahn/article/11077.html> (Abfrage am 06.02.2011)

¹¹⁶ Vgl. Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): www.bvg.de (Abfrage am 06.02.2011)

Die Berliner Verkehrsbetriebe bieten eine barrierefreie Routenplanung an, welche sogar erlaubt nach verschiedenen Stufen der Mobilitätseinschränkung zu unterscheiden.

Neben diesen Services wird auch die Broschüre „Berlin barrierefrei 2011“ (siehe Anhang) aufgelegt, welche alle notwendigen Informationen zusammenfasst. Ziel ist es „(...) auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Berlin ohne fremde Hilfe zu ermöglichen. Aufzüge, Rampen, Orientierungshilfen für seh- und hörbehinderte Fahrgäste sowie barrierefreie Fahrzeuge spielen dabei eine wichtige Rolle. Aber auch für Mitfahrt und Transport von Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen und schwerem Gepäck (...) [dienen diese] Informationen.“¹¹⁷

9.2.1.4 London Underground

Die Londoner U-Bahn, eigentlich London Underground, umgangssprachlich aber auch „tube“ (deutsch: Schlauch) genannt, ist die älteste U-Bahn der Welt. Die erste Linie wurde schon in den frühen sechziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts in Betrieb genommen. Im Jahr 2013 wird die London Underground ihren 150. Geburtstag feiern. Heute werden in London elf U-Bahn-Linien betrieben. Im Gegensatz zu den U-Bahn-Netzen in vielen anderen Städten weisen diese jedoch häufig zusätzlich viele Verzweigungen auf, wodurch die Anzahl der Linien größer erscheint. Nicht nur das Alter vieler Streckenabschnitte, sondern auch die Größe des Netzes – es gibt insgesamt 260 Stationen und es werden 402 Kilometer Streckennetz betrieben¹¹⁸ – fördern nicht gerade die Geschwindigkeit des Umbaus zu einem barrierefreien System. Obwohl einige Streckenabschnitte nicht mehr zeitgemäß erscheinen, ist die London Underground eines der wichtigsten Verkehrsmittel der Stadt. Jährlich werden ca. eine Milliarde Passagiere transportiert.

Um die Orientierung für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern, gibt es auch für die Londoner U-Bahn entsprechende Pläne und ein Stationsverzeichnis, welche die Zugangsmöglichkeiten jeder einzelnen Station enthält.

¹¹⁷ Siehe Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): Berlin barrierefrei 2011; <http://www.bvg.de/index.php/de/3883/name/Barrierefrei+durch+Berlin.html> (Abfrage am 13.3.2011)

¹¹⁸ Vgl. Transport for London (TFL): www.tfl.gov.uk (Abfrage am 06.02.2011)

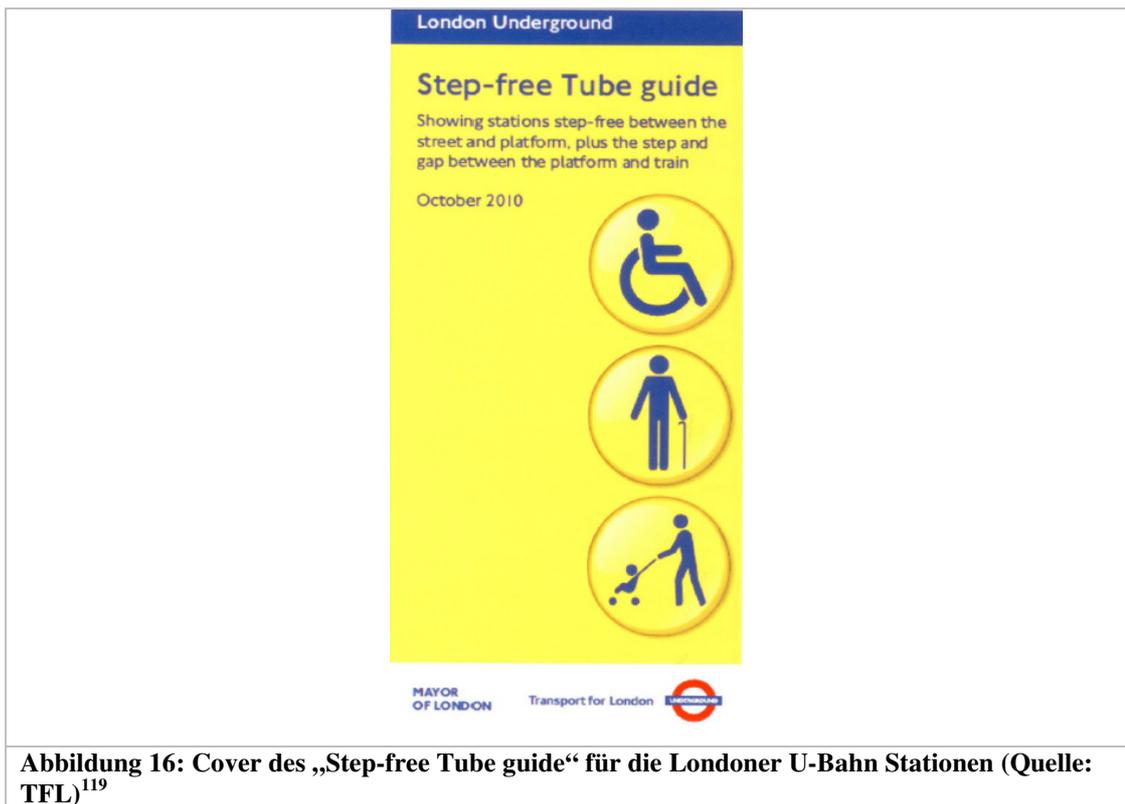


Abbildung 16: Cover des „Step-free Tube guide“ für die Londoner U-Bahn Stationen (Quelle: TFL)¹¹⁹

¹¹⁹ Siehe Transport for London (TFL): <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/step-free-tube-guide-map.pdf> (Abfrage am 14.03.2011)

9.2.2 Museen

Das zweite Themengebiet sind Museen. Anhand einzelner Beispiele wird dargestellt, welche baulichen Maßnahmen in den Museen umgesetzt wurden, damit die ausgestellten Exponate auch Menschen offen stehen, die auf eine barrierefreie Bauweise angewiesen sind. Weiteres wird sich auch kurz mit darüber hinausgehenden Maßnahmen befasst, welche vom Museumsmanagement dieser konkreten Beispiele ergriffen wurden, um einen Besuch für alle Interessierten möglichst attraktiv zu gestalten.

9.2.2.1 Albertina

Die Wiener Albertina ist eine der bedeutendsten graphischen Sammlungen der Welt. Das Gebäude – „Albertina“ – wurde in den Jahren 2000 bis 2003 umfassend saniert. Neben der Rekonstruktion der historischen Fassade und der Restaurierung einiger Prunkräume, wurde die Albertina auch barrierefrei gestaltet. Sowohl bei den Außen- als auch bei den Innentreppen wurden jedoch keine entsprechenden Handläufe montiert. Dies ist eine potentielle Gefahrenquelle.

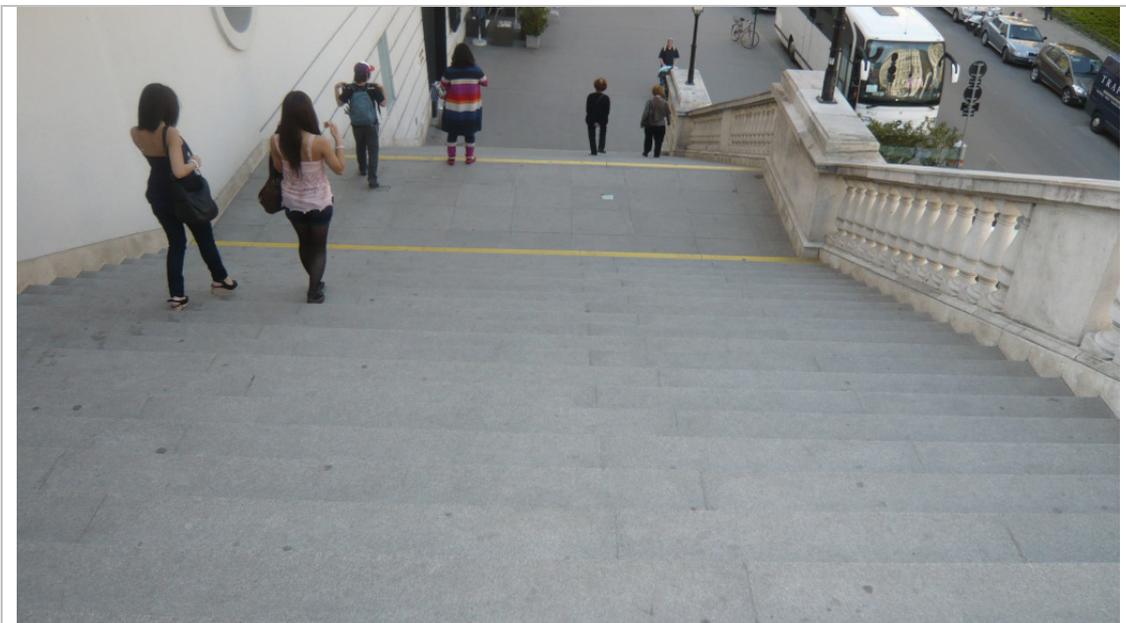


Abbildung 17: Albertina – Außentreppe ohne Handläufe (Eigene Aufnahme)¹²⁰

¹²⁰ Eigenes Foto (Aufnahme am 20.04.2011)

Die Albertina veröffentlicht zum Thema barrierefreier Besuch: „[...] *alle öffentlichen Bereiche des Museums sind barrierefrei zugänglich*“¹²¹. Neben der barrierefreien Gestaltung des Museums werden folgende Serviceleistungen zusätzlich angeboten:

- Rollstühle und Gehhilfen
- Begleitpersonen von Blinden und Rollstuhlfahrern haben freien Eintritt
- Blindenhunde dürfen nach entsprechender Voranmeldung in die Museumsräumlichkeiten mitgenommen werden
- (Zwei) Behindertenparkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe des Museums

9.2.2.2 Kunsthistorisches Museum

Das Kunsthistorische Museum in Wien wurde im Jahr 1891 eröffnet. Dieses Haus wurde gleich als Museumsbau konzipiert und entwickelt. Architektonisch befindet sich das optisch gleich gestaltete Pendant direkt gegenüber. Das andere Gebäude dieses Museumsdoppelbaus beherbergt das Naturhistorische Museum. Die Sammlung des Kunsthistorischen Museums umfasst Kunstwerke aus sieben Jahrtausenden. Es zählt zu den größten Museen der Welt.

Die Barrierefreiheit des Kunsthistorischen Museums wurde erst nachträglich errichtet. Das historische Treppenhaus („Feststiege“) ist bis heute nicht mit entsprechenden Handläufen versehen. Dies stellt eine potentielle Gefahrenquelle dar. Eine Nutzung durch (leicht) gehbehinderte Personen wird dadurch erschwert.

Der Zugang für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgt durch einen Nebeneingang. Ein hierfür bereitgestelltes Besucherservice begleitet den Gast zum Lift. Der Nebeneingang auf der der Ringstraße zugewandten Seite bedeutet für die mobilitätseingeschränkte Person (insbesondere Rollstuhlfahrer) einen erheblichen Umweg, wenn er vom Haupteingang kommt.

¹²¹ Siehe Albertina: <http://www.albertina.at/jart/prj3/albertina/main.jart?rel=de&content-id=1207132830567&reserve-mode=active> (Abfrage am 07.02.2011)



Abbildung 18: Der barrierefreie Zugang zum Kunsthistorischen Museum erfolgt durch eine Nebeneingang (Eigene Aufnahme)¹²²

Neben diesem barrierefreien Zugang des Museums werden folgende Serviceleistungen angeboten:

- Rollstuhlverleih bei zeitgerechter Reservierung
- (Fünf) öffentliche Behindertenparkplätze in der Nähe des Museums
- Spezielle Führungen auf Anfrage und Voranmeldung

9.2.2.3 British Museum

Ebenso wie das Kunsthistorische Museum in Wien ist das British Museum in London eines der größten und bedeutendsten Museen der Welt. Auch in diesem Fall wurde das Gebäude (Fertigstellung 1848) eigens als Museum für diese Kunstsammlung errichtet. Auch das British Museum wurde barrierefrei nachgerüstet, was allerdings nicht bedeutet, dass der Standard jenem von einem neuen Museum entspricht. Auf der Homepage des British Museum wird die Zugangssituation für mobilitätseingeschränkte Menschen genau beschrieben. So erfährt man

¹²² Eigenes Foto (Aufnahme am 12.03.2011)

beispielsweise, dass der Eingang in der Great Russel Street über zwölf Stufen mit einem Geländer an jeder Seite verfügt. An beiden Seiten der Treppe gibt es einen Selbstfahrerlift und es ist möglich mittels einer Glocke eine Servicekraft zu rufen. Der Eingang am Montague Place hingegen ist ebenerdig.¹²³

Aktuell sind alle Hauptausstellungsflächen und auch die meisten Nebenausstellungsflächen barrierefrei erreichbar. Ein beim Eingang unentgeltlich erhältlicher Museumsplan hilft bei der Orientierung. Darüber hinaus bietet das Museum folgende Serviceleistungen:

- Rollstühle können an allen Eingängen ausgeliehen werden
- Reduzierte Eintrittspreise für Menschen mit Behinderung und freier Eintritt für Begleitpersonen werden gewährt
- Behindertenparkplätze können vorab gebucht und reserviert werden
- Blindenhunde dürfen ins Museum mitgenommen werden. (Es werden sogar Hundenäpfe zur Verfügung gestellt.)

9.2.2.4 Mercedes-Benz Museum

Neben den Museumsbauten aus vergangenen Jahrhunderten und anderen Schlössern oder Herrenhäusern, die im Laufe der Zeit zu Museen umgebaut wurden – was zwangsläufig den einen oder anderen Kompromiss beim barrierefreien Zugang erfordern kann, gibt es auch neue Museumsbauten, die für ihre barrierefreie Architektur beispielgebend sind. Ein besonderes Beispiel hinsichtlich barrierefreier Gestaltung, was die Architektur, die Besucherinformation und auch das Bewusstsein gegenüber dieser Besuchergruppe betrifft ist das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart zeigt die 125-jährige Geschichte des Automobils aus der Sicht des Stuttgarter Konzerns. Hierfür wurde im Jahr 2006 ein Museum direkt neben dem Werksgelände eröffnet. Dieses Museum wurde von Anfang an konsequent barrierefrei gestaltet. *„Dafür wurde das Mercedes-Benz Museum 2007 mit dem Architekturpreis Beispielhaftes Barrierefreies Bauen*

¹²³ Vgl. British Museum: www.britishmuseum.org/visiting/access.aspx (Abfrage am 07.03.2011)

ausgezeichnet.“¹²⁴ Das Museumsmarketing nimmt für sich in Anspruch, dass es sich bei diesem Museum um ein „Museum für alle“ handelt.



Abbildung 19: Mercedes-Benz Museum (links), Rampe im Außenbereich (rechts) (Quelle: Mercedes-Benz Museum)¹²⁵

Entsprechend diesem Selbstverständnis ist auch der Internetauftritt gestaltet. Das Thema Barrierefreiheit ist ausführlich und dennoch übersichtlich gestaltet und leicht zu finden (siehe: Text 3: Museumsinformation zum Thema Barrierefreiheit (Quelle: Mercedes-Benz Museum)).

Mercedes-Benz Museum - Für Besucher. Ein Beispiel barrierefreier Architektur.

Barrierefreiheit in und außerhalb der Ausstellung.

Rampen um das Mercedes-Benz Museum ermöglichen einen unkomplizierten Zugang für Rollstuhlfahrer. Auch in den Mythosräumen in der Ausstellung befinden sich DIN-gemäße Rampen mit Zwischenpodesten und Handläufen in rollstuhlgerechter Höhe. In der gesamten Ausstellung gibt es Satellitenaufzüge, die alle Ebenen bedienen.

Beim Bau des Museums wurde auch bei der Materialwahl Wert auf Barrierefreiheit gelegt. Ein Beispiel dafür sind rutschfeste Bodenbeläge. Für einen barrierefreien Betrieb sorgen zudem entsprechende Toiletten, Schwenktüren am Einlass der Ausstellung, ein Rollstuhl- und Rollatorenverleih sowie der Audioguide dessen Kopfhörer auch für Hörgeräteträger geeignet sind.

Gäste mit Behinderungen werden gerne an der Gruppenkasse bedient, so dass keine längeren Wartezeiten einzuhalten sind. Für Besucher mit Behinderung und Begleitpersonen von Besuchern mit Behinderung mit einem B, BI und H im Ausweis ist der Eintritt ins Museum kostenlos. Auch in unserem Shop in der Passage des Mercedes-Benz Museums möchten wir Sie unterstützen und bringen Ihnen Ihre Einkäufe gerne zu Ihrem Auto. Bitte sprechen Sie einfach einen unserer Shopmitarbeiter an. (...)

Für einen barrierefreien Betrieb sorgen Toiletten, Schwenktüren am Einlass der Ausstellung, Rollstuhlverleih (3), Rollatoren zum Verleih (10), Audioguide mit Halsringschleifen für Hörgeschädigte.

¹²⁴ Siehe Mercedes-Benz Museum: Presseinformation, Marketing und Kommunikation 2011, Seite 19; http://www.mercedes-benz-classic.com/content/classic/mpc/mpc_classic_website/de/mpc_home/mbc/home/museum/media.html

¹²⁵ Siehe Mercedes-Benz Museum: http://www.mercedes-benz-classic.com/content/classic/mpc/mpc_classic_website/de/mpc_home/mbc/home/museum/handicapped_accessible.html (Abfrage am 07.03.2011)

Führungen.

Blindenführungen:

Das Mercedes-Benz Museum bietet auf Anfrage Blindenführungen an. Mit Hilfe von speziellen Modellen und dem Berühren der Exponate wird sehbehinderten und blinden Menschen die Ausstellung im Mercedes-Benz Museum fühl- und erlebbar gemacht.

Außerdem gestatten wir unseren Gästen gerne, Blindenhunde mit in die Ausstellung zu nehmen.

Führungen für Rollstuhlfahrer:

Bis zu einer Gruppengröße von 5 Personen bietet das Mercedes-Benz Museum auch spezielle Führungen für Rollstuhlfahrer an.

Behinderte Gäste werden an der Kasse des Mercedes-Benz Museums bevorzugt. (...)

Text 3: Museumsinformation zum Thema Barrierefreiheit (Quelle: Mercedes-Benz Museum)¹²⁶

9.2.2.5 Museum Brandhorst

Im Jahr 2009 wurde in München das Museum Brandhorst eröffnet. Es ist ein Museum für moderne und zeitgenössische Kunst und beherbergt die Sammlung der Familie Brandhorst.

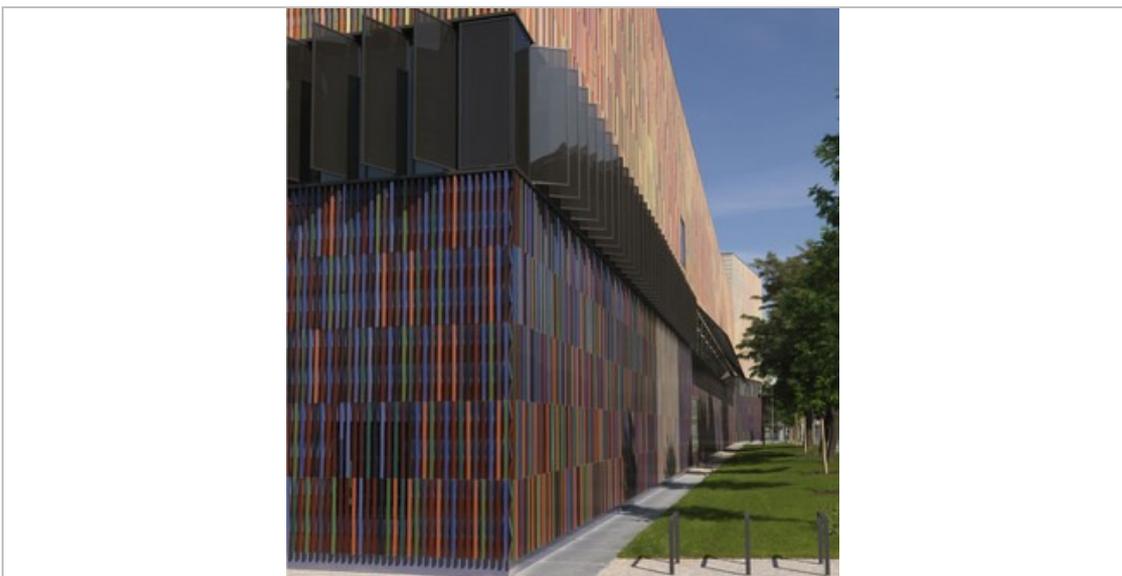


Abbildung 20: Museum Brandhorst – Außenansicht (Quelle: Museum Brandhorst)¹²⁷

Das Gebäude ist nicht nur zur Gänze barrierefrei gestaltet (der Eingangsbereich und das Museumscafé sind ebenerdig gelegen), es wurde auch energieeffizient in modernster Bauweise errichtet.

¹²⁶ Siehe Mercedes-Benz Museum: <http://barrierefrei.mercedes-benz-classic.com/de/museum/barrierefrei.html> (Abfrage am 07.03.2011)

¹²⁷ Siehe Museum Brandhorst: <http://www.museum-brandhorst.de/de/multimedia/aussenansichten/2.html>. (Abfrage am 07.03.2011)

Neben der barrierefreien Architektur des Gebäudes bietet das Museum folgende Services an:

- Rollstühle können an der Kasse entliehen werden. Die Besichtigung der Ausstellung im Rollstuhl ist grundsätzlich erlaubt
- Leichte, tragbare faltstühle können ebenfalls ausgeliehen werden
- Zwei behindertengerechte Parkplätze stehen unmittelbar beim Museum zur Verfügung. Um eine Nutzung nur den Museumsbesuchern zu ermöglichen sind diese durch eine Schranke gesichert. Mittels Klingel und Vorlage eines Behindertenausweises werden die Parkplätze freigegeben.

10 Resümee

Diese Arbeit zeigt, dass Barrierefreiheit nicht nur ein Randthema ist, sondern in all ihren unterschiedlichen Ausprägungen einen erheblichen Teil der Bevölkerung betrifft. Die gesellschaftliche Bedeutung von Barrierefreiheit ist nicht zu unterschätzen und wird – wie die verschiedenen Statistiken und Studien zeigen – in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen. Durch die anfängliche Definition von Barrierefreiheit und der Beschreibung des betroffenen Personenkreises ist abermals aufgezeigt worden, dass es sich nicht nur um eine kleine Randgruppe handelt, welche auf eine zugängliche Umwelt angewiesen ist. Barrierefreiheit ist allumfassend und inkludiert das „design for all“- oder „universal design“-Konzept. Durch die soziale Integration der Schwachen, zum Wohle eines Volkes und durch die Vielzahl von wirtschaftlichen Vorteilen, können die „(Mehr-) Aufwendungen“ des barrierefreien Bauens und Gestaltens von Verkehrsmitteln kompensiert werden.

Der barrierefreie Zugang zu öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Verkehrsmitteln wurde in den letzten Jahren in Österreich durch verschiedene gesetzliche Bestimmungen wesentlich verbessert. Wie der Praxisteil zeigt, gibt es viele positive Beispiele nicht nur in Österreich, sondern auch in anderen Ländern. Aufgrund der sehr langen Nutzbarkeit von Gebäuden (ca. 120 Jahre) und Verkehrsmitteln (ca. 20 Jahre) kann eine Adaptierung oder ein Neubau nicht so rasch erfolgen. Bei Neubauten von öffentlichen Gebäuden und Neuzulassungen von öffentlichen Verkehrsmitteln ist dagegen eine barrierefreie Bauweise für alle Menschen nicht nur rechtlich vorgeschrieben, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll. Man denke an die Vielzahl der Nutzer. Oftmals fehlt das Bewusstsein, welches eine barrierefreie Bauweise von Beginn an fördert und fordert. Seitens der EU ist dieses Problem seit vielen Jahren bekannt. Der Europarat fordert bereits seit 1977, dass Menschen, die im Bereich des Bauens tätig sind, wie z.B. Stadtplaner und Architekten auch hinsichtlich des barrierefreien Bauens ausgebildet werden. Das ist bis heute nicht in allen Ausbildungsberufen und Universitätsstudiengängen in Österreich gesetzlich verpflichtend, sondern lediglich freiwillig.

Sich mit einer Sache auseinanderzusetzen heißt auch, in diesem Bereich Mitwissen, sich etwas bewusst machen, eine Idee haben, die Situation wahrnehmen um die es

geht, die erforderlichen Maßnahmen treffen, die Idee umzusetzen. Wenn auch das Bewusstsein für Barrierefreiheit in der Gesellschaft noch teilweise fehlt, so ist trotzdem zu sagen, dass eine bemerkenswerte Entwicklung stattfand und diese sich in einem fortlaufenden Prozess befindet. Der Weiterentwicklung steht somit auch im Bereich der Barrierefreiheit nichts im Wege und der Wert der Gesellschaft misst sich weiter am „Wohle aller Menschen“.

„Die Entdeckung der Evolution schließt die Einsicht ein, dass unsere Gegenwart mit absoluter Sicherheit nicht das Ende (oder gar das Ziel) der Entwicklung sein kann.“¹²⁸

¹²⁸ Siehe Ditfurth, Hoimar (1981): Wir sind nicht nur von dieser Welt, S. 20

11 Kurzfassung

Zu Beginn der Arbeit wird die Definition des Begriffs Barrierefreiheit ausführlich behandelt (Kapitel vier).

In Kapitel fünf werden die betroffenen Personengruppen ((vorübergehend) bewegungs-, sinnesbehinderte- und entwicklungsbehinderte Menschen, sowie alte Menschen und Kinder) analysiert.

Barrierefrei gestaltete Gebäude und Verkehrsmittel führen – neben dem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzen – zu einer Vielzahl von Vorteilen für alle Menschen, wie in Kapitel sechs ausführlich beschrieben wird. Die Kosten des barrierefreien Bauens bei Neubauten sind auch entgegen vielen Vorurteilen gering. Adaptierungsmaßnahmen sind dagegen teurer und gerade bei denkmalgeschützten Bauten nicht so einfach umzusetzen.

Im Kapitel sieben erfolgt ein rechtlicher Diskurs über die unterschiedlichen relevanten Rechtsimpulse von Seiten der Vereinten Nationen und der Europäischen Union. Des Weiteren werden die relevanten Gesetze in Österreich hinsichtlich der Barrierefreiheit im Bauwesen und Verkehrswesen dargestellt. Außerdem werden die verschiedenen Wirksamkeiten und die Umsetzung der Gesetze, Richtlinien und Verordnungen betrachtet und warum diese teilweise nur suboptimal im Sinne der „Barrierefreiheit für Alle“ wirken.

Kapitel acht behandelt wichtige Forderungen, wie die optimale Weiterentwicklung von Barrierefreiheit gestaltet werden kann. Die vielen Berufsgruppen im Bereich Bauen einerseits und die öffentlichen Auftraggeber andererseits haben eine sehr starke Einflussmöglichkeit auf die barrierefreie Gestaltung unserer Umwelt, vorausgesetzt es hat sich eine entsprechende Bewusstseinsbildung dahingehend entwickelt. Als Hilfe für die öffentlichen Auftraggeber sind mittlerweile einige Leitfäden und Handbücher entstanden. Aktuell wird gerade eine neue einheitliche Standardisierung der Normen für barrierefreie Zugänge erarbeitet, sowie ein „Toolkit“ für öffentliche Auftraggeber entworfen. Eine Sammlung von „Best-Practices“ Beispielen soll zudem eine Hilfestellung für die Behörden sein.

Im letzten Kapitel dieser Arbeit werden Beispiele aus der Praxis vorgestellt und welche positiven Entwicklungen sich hinsichtlich der Barrierefreiheit bisher vollzogen haben.

Literaturverzeichnis

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG) (1999): in: BGBl. I Nr. 70/1999

Online unter: <http://www.ris.bka.gv.at>

Abfrage am 05.03.2011

Behinderteneinstellungsgesetz (BEinstG) (2010): in: BGBl. Nr. 111/2010

Online unter: <http://www.ris.bka.gv.at>

Abfrage am 05.03.2011

Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) (2005): in BGBl. / Nr. 82/2005

Online unter: <http://www.ris.bka.gv.at>

Abfrage am 05.03.2011

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) (Hrsg.) (2006): Bericht zur Bundesregierung zur Beschäftigung schwerbehinderter Menschen in öffentlichen Dienst des Bundes

Online unter:

http://www.bmas.de/portal/3026/property=pdf/2006_03_22_bericht_beschaeftigung_behinderter_bund.pdf

Abfrage am 10.03.2011

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMASK) (Hrsg.) (1999): Bericht zur Lebenssituation älterer Menschen in Österreich 1999 – Seniorenbericht 2000

Online unter:

[http://www.bmask.gv.at/cms/site/attachments/8/5/7/CH0166/CMS1218112881779/seniorenbericht_langfassung1\[1\].pdf](http://www.bmask.gv.at/cms/site/attachments/8/5/7/CH0166/CMS1218112881779/seniorenbericht_langfassung1[1].pdf)

Abfrage am 26.02.2011

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMASK) (Hrsg.) (2009): Bericht der Bundesregierung über die Lage von Menschen mit Behinderungen in Österreich 2008

Online unter:

http://www.bmsk.gv.at/cms/site/attachments/9/5/7/CH0092/CMS1237382655079/behindertenbericht_09-03-17.pdf

Abfrage am 06.02.2011

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMASK) (Hrsg.) (2010): UN-Behindertenrechtskonvention. Erster Staatenbericht Österreichs

Online unter:

http://www.bmask.gv.at/cms/site/attachments/9/3/4/CH0009/CMS1299764062407/1_staatenbericht_crp_d_deutsche_endfassung.pdf

Abfrage am 02.02.2011

Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) (Hrsg.) (2009): Tourismus für Alle – Barrierefreies Planen und Bauen in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft

Online unter:

<http://www.bmwfj.gv.at/Tourismus/TourismusstudienUndPublikationen/Documents/Barrierefreies%20Planen%20und%20Bauen%20Version%202.pdf>

Abfrage am 06.02.2011

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (Hrsg.) (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle, Dokumentation Nr. 526

Online unter:

<http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/Dokumentationen/oekonomische-impulse-eines-barrierefreien-tourismus-fuer-alle-dokumentation-526,property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>

Abfrage am 07.02.2011

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (Hrsg.) (2008): Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung

Online unter:

<http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/barrierefreier-tourismus,property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>

Abfrage am 05.03.2011

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (Hrsg.) (2008): Themenschwerpunkt: Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG)

Online unter:

<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/downloads/mobilitaet.pdf>

Abfrage am 06.03.2011

Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) (1997): in: BGB1. Nr. 87/1997

Online unter <http://www.ris.bka.gv.at>

Abfrage am 05.03.2011

Bundesverfassung der Schweizer Eidgenossenschaft

Online unter: <http://www.admin.ch/ch/d/sr/1/101.de.pdf>

Abfrage am 05.03.2011

Bundesvergabeengesetz (BVergG) (2006): in: BGBl. I Nr. 17/2006

Online unter: <http://www.ris.bka.gv.at>

Abfrage am 06.03.2011

„Build for All“ Projektpartner & Info-Handicap (Hrsg.) (2006): Bauen für Alle – Förderung der Zugänglichkeit für Alle in der baulichen Umwelt & öffentlichen Infrastruktur

Online unter: http://www.design-fuer-alle.de/download/bauen_fuer_alle_leitfaden.pdf

Abfrage am 05.03.2011

design for all, Zentrum für barrierefreie Lebensräume e.V. (Hrsg.) (2010): Accessibility in the Built Environment, in: Information für Mitglieder und Freunde von design for all

Online unter: <http://www.designforall.at/Downloads/Newsletter-3-2010.pdf>

Abfrage am 07.03.2011

Ditfurth, Hoimar (1981): Wir sind nicht nur von dieser Welt

Egger, Veronica und Klenovec, Monika Anna (Hrsg.) (2010): Projektbericht Barrierefreies Bauen: Ausbildung und Beratung in Österreich, 2010

Online unter: <http://www.designforall.at/Downloads/BarrierefreiesBauen-Projektbericht.pdf>

Abfrage am 05.03.2011

Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) & Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin (Hrsg.) (2005): Europäisches Konzept für Zugänglichkeit (ECA)

Online unter: https://www.sozialversicherung.at/mediaDB/667760_Milbradt_Beilage_1.pdf

Abfrage am 05.03.2011

Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) & Fürst Donnersmark-Stiftung zu Berlin (Hrsg.) (2008): ECA für Verwaltungen

Online unter: http://www.design-fuer-alle.de/pdf/ECA_fuer_Verwaltungen.pdf

Abfrage am 05.03.2011

Europäische Kommission (Hrsg.) (2003): Chancengleichheit für Menschen mit Behinderung: Ein Aktionsplan

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0650:FIN:DE:PDF>

Abfrage am 05.03.2011

Europäische Kommission (Hrsg.) (2007): Entscheidung über die technische Spezifikation für die Interoperationalität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystem

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0072:0207:DE:PDF>

Abfrage am 06.03.2011

Europäische Kommission (Hrsg.) (2010): Europäische Strategie zugunsten von Menschen mit Behinderung 2010-2020: Erneueres Engagement für ein barrierefreies Europa

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0636:FIN:DE:PDF>

Abfrage am 12.03.2011

Europäisches Parlament (Hrsg.) (2004): Richtlinie 2004/18/EG über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:134:0114:0240:DE:PDF>

Abfrage am 05.03.2011

Europäisches Parlament und Rat (Hrsg.) (2001): Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:042:0001:0102:DE:PDF>

Abfrage am 05.03.2011

Europäisches Parlament und Rat (Hrsg.) (2006): Verordnung über die Recht von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:204:0001:0009:DE:PDF>

Abfrage am 06.03.2011

Europäische Parlament und Rat (Hrsg.) (2007): Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:DE:PDF>

Abfrage am 05.03.2011

Europarat Ministerkomitee (Hrsg.) (2006): Empfehlung Rec (2006) 5 des Ministerkomitees an die Mitgliedstaaten zum Aktionsplan des Europarats zur Förderung der Recht und vollen Teilhabe behinderter Menschen an der Gesellschaft: Verbesserung der Lebensqualität behinderter Menschen in Europa 2006-2015

Online unter: [http://www.coe.int/t/e/social_cohesion/soc-sp/Rec\(2006\)5%20German.doc](http://www.coe.int/t/e/social_cohesion/soc-sp/Rec(2006)5%20German.doc)

Abfrage am 26.02.2011

Expertengruppe der Europäischen Union (Hrsg.) (2003): 2010: Ein hindernisfreies Europa für alle. Bericht der von der Europäischen Kommission eingesetzten Expertengruppe

Online unter: http://www.socialdialogue.net/docs/si_key/EU_Access2010_Report_DE.pdf

Abfrage am 26.02.2011

Firlinger, Beate et al. (Hrsg.) (2005): MAINual – Handbuch Barrierefreie Öffentlichkeit

Online unter: http://www.mainweb.at/mainual/universelles_design.html

Abfrage am 05.03.2011

Friedmann, David (2003): Das Räderwerk der Freiheit, Grevenbroich

Gebäudebewertung – Linzer Bahnhof einmal mehr der schönste Österreichs (2010): in: Solid – Wirtschaft und Technik am Bau, 25.08.2010

Online unter:

[http://www.solidbau.at/home/artikel/aid/3989/p/1/Gebäudebewertung/Linzer Bahnhof of einmal mehr der schönste Österreichs?analytics from=g_search articles&highlight=15834](http://www.solidbau.at/home/artikel/aid/3989/p/1/Gebäudebewertung/Linzer_Bahnhof_einmal_mehr_der_schönste_Österreichs?analytics_from=g_search_articles&highlight=15834)

Abfrage am 02.02.2011

Integration: Österreich & Firlinger, Beate (Hrsg.) (2003): Buch der Begriffe

Online unter: http://info.tuwien.ac.at/uniability/documents/Buch_der_Begriffe.pdf

Abfrage am 05.03.2011

Klenovec, Monika Anna (2006): (Universal) Design for All, in: Glocalist Magazine, Ausgabe 5, 2006

Online unter: <http://www.designforall.at/Downloads/Gastkommentar-BMWA-LAgebericht-Tourismus.pdf>

Abfrage am 05.03.2011

Klenovec, Monika Anna (2007): Was Hänschen nicht lernt ..., in: Konstruktiv, Nr. 260, S. 15

Online unter: http://www.designforall.at/Presse/konstruktiv_k260.pdf

Abfrage am 26.02.2011

Ladestätter, Martin (Behindertenberatungsorganisation BIZEPS) (2011):

Auftaktveranstaltung zur Erstellung des Nationalen Aktionsplan für Menschen mit Behinderung

Online unter: <http://www.bizeps.or.at/news.php?nr=12118>

Abfrage am 05.03.2011

Mace et al., The Center for Universal Design (NC State University) (Hrsg.) (1997): The principles of universal design

Online unter:

http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/about_ud/docs/German.pdf und http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/pubs_p/docs/poster.pdf

Abfrage am 05.03.2011

Nationale Koordinationsstelle Tourismus für Alle e.V. (NATKO) (Hrsg.) (2009): Die touristische Servicekette

Online unter: <http://www.natko.de/index.php/news/182/58>

Abfrage am 09.02.2011

Österreichisches Institut für Bautechnik (OIB) (Hrsg.) (2006): Zielorientierte bautechnische Anforderungen

Online unter: <http://www.oib.or.at/Anforderungen.pdf>

Abfrage am 10.03.2011

Österreichisches Normungsinstitut (Hrsg.) (2005): ÖNorm B 1600, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen

Online unter: <http://www.uibk.ac.at/fakultaeten/bauingenieurwissenschaften/pr-team/bauingenieurexkursion/exkursionsziele/101111-barrierefreies-bauen/oenorm-b-1600.pdf>

Abfrage am 05.03.2011

Psychologisches Institut der Universität Zürich und Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (Hrsg.) (2004): Behindertengerechtes Bauen – Vollzugsproblem im Planungsprozess Projektteil B: Psychische Ursachen der Missachtung baulicher Bedürfnisse behinderter Menschen

Online unter: http://www.hindernisfrei-bauen.ch/kosten/NFP_Teil_B_Def.pdf

Abfrage am 26.02.2011

Rat der Europäischen Union (Hrsg.) (2000): Richtlinie zur Festlegung eines allgemeinen Rahmens für die Verwirklichung der Gleichbehandlung von Beschäftigung und Beruf

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:303:0016:0022:DE:PDF>

Abfrage am 02.02.2011

Rat der Europäischen Union (Hrsg.) (2009): Beschluss über den Abschluss des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung durch die Europäische Gemeinschaft

Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:023:0035:0061:DE:PDF>

Abfrage am 05.03.2011

Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (Hrsg.) (2004): Behindertengerechtes Bauen - Vollzugsprobleme im Planungsprozess Projektteil A: Technische und Finanzielle Machbarkeit

Online unter: http://www.hindernisfrei-bauen.ch/kosten/nfpTA_040603.pdf

Abfrage am 26.02.2011

Sieger, Volker (2007): Vortrag: Mobilität für alle – Eine Herausforderung für Europa,

Online unter: <http://www.institut-bgm.de/mime/00051549D1182159614.doc>

Abfrage am 05.03.2011

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (2006): Masterplan Verkehr Wien 2003 – Kurzfassung

Online unter:

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/shop/broschueren/pdf/mpv2003-kurzfassung.pdf>

Abfrage am 05.03.2011

Statistik Austria (Hrsg.) (2010): Bevölkerungsprognose 2010

Online unter:

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html#index1

Abfrage am 05.03.2011

Strasse und Verkehr (2010): in: Zeitschrift des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Sonderdruck Nr. 11, 2010

Online unter: http://www.hindernisfrei-bauen.ch/beitrag/94_PDF_Sonderdruck01-08.pdf

Abfrage am 05.03.2011

Thomas, Peter (2011): Fit machen für die nächsten 15 Betriebsjahre, in: FAZ vom 08.02.2011, Nr. 32, S. T4

United Nations (Hrsg.) (2003-04): International Norms and Standards Relating to Disability, 2003-2004

Online unter: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/discom409.htm>

Abfrage am 26.02.2011

United Nations (Hrsg.) (2008): Convention on the Right of Persons with Disabilities

Online unter: <http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>

Abfrage am 26.02.2011

United Nations (Hrsg.) (2008): The Madrid International Plan of Action on Ageing, Guiding Framework and Toolkit for Practitioners & Policy Makers

Online unter:

http://www.un.org/ageing/documents/building_natl_capacity/guiding.pdf

Abfrage am 26.02.2011

Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (Hrsg.) (2004): Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr, Ausgabe 3/2004

Online unter: www.vcoe.at

Abfrage am 26.02.2011

Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (Hrsg.) (2007): Mobilität und Verkehr im demografischen Wandel, Ausgabe 1/2007

Online unter: www.vcoe.at

Abfrage am 26.02.2011

Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (Hrsg.) (2009): Soziale Aspekte von Mobilität,
Ausgabe 1/2009

Online unter: www.vcoe.at

Abfrage am 26.02.2011

Weidenfels, Werner & Wessel, Wolfgang (Hrsg.) (2002): Europa von A bis Z

Wiener Bauordnung (2009): in: LGBI. Nr. 25/2009

Online unter: <http://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/html/b0200000.htm>

Abfrage am 05.03.2011

World Health Organization (WHO) (Hrsg.) (2001): International classification of
functioning, disability and health (ICF)

Online unter: www.who.int

Abfrage am 05.03.2011

Internetquellen:

Albertina

Online unter: www.albertina.at &
<http://www.albertina.at/jart/prj3/albertina/main.jart?rel=de&content-id=1207132830567&reserve-mode=active>

Abfrage am 07.02.2011

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Online unter: www.bvg.de & www.bvg.de/index.php/de/3729/name/U-Bahnlinie+U1 und
<http://www.bvg.de/index.php/de/3917/name/Geschichte%2Bder%2BU-Bahn/article/11077.html> und
<http://www.bvg.de/index.php/de/3883/name/Barrierefrei+durch+Berlin.html> und
www.bvg.de/index.php/de/3729/name/U-Bahnlinie+U1

Abfrage am 06.02.2011

British Museum

Online unter: www.britishmuseum.org/visiting/access.aspx

Abfrage am 07.03.2011

Design for All Foundation

Online unter: <http://www.designforall.org/en/dfa/publicacions/DOSSIER%20FLAG-germany-2008.pdf>

Abfrage am 05.03.2011

Mercedes-Benz Museum

Presseinformation, Marketing und Kommunikation 2011

Online unter:

http://www.mercedes-benz-classic.com/content/classic/mpc/mpc_classic_website/de/mpc_home/mbc/home/museum/media.html und

http://www.mercedes-benz-classic.com/content/classic/mpc/mpc_classic_website/de/mpc_home/mbc/home/museum/handicapped_accessible.html und

<http://barrierefrei.mercedes-benz-classic.com/de/museum/barrierefrei.html>

Abfrage am 07.03.2011

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)

Online unter: www.mvv-muenchen.de und

www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/services/barrierefreiheit/verkehrsmittel
und

http://www.mvv-muenchen.de/web4archiv/objects/download/barrierefrei_stadt_f1210.pdf

Abfrage am 06.02.2011

Museum Brandhorst

Online unter: <http://www.museum-brandhorst.de/de/multimedia/aussenansichten/2.html>.

Abfrage am 07.03.2011

Transport for London (TFL)

Online unter: www.tfl.gov.uk und
<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/step-free-tube-guide-map.pdf> und
<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/large-print-tube-map.pdf>

Abfrage am 06.02.2011

Wiener Linien

Online unter: www.wienerlinien.at und
<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/-8615/programId/22534/pageTypeId/9320/contentId/24827> und
<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/-8615/programId/22534/pageTypeId/9320/contentId/23302> und
<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/-26075/programId/9419/pageTypeId/9320/contentId/25531> und
<http://www.wienerlinien.at/wl/ep/contentView.do/contentTypeId/1001/channelId/-8615/programId/22534/pageTypeId/9320/contentId/23243>

Abfrage am 05.02.2011

Vorlesungsunterlagen

Klenovec, Monika Anna (2009): Vorlesungsunterlagen TU Wien – Professional
MBA Facility Management, Folie Nr. 17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungspyramide (Quelle: Statistik Austria).....	10
Abbildung 2: Bevölkerung nach breiten Altersgruppen (Quelle: Statistik Austria)..	11
Abbildung 3: Prognose Bevölkerungsstruktur Österreich (Quelle: Statistik Austria)	12
Abbildung 4: Die touristische Servicekette (Quelle: NATKO 2009)	17
Abbildung 5: Interesse an Reisezielen außerhalb Deutschlands (Quelle: F.U.R. Reiseanalyse 2003&2007)	18
Abbildung 6: Prozentualer Anteil der Bauten, gegliedert nach Gebäudegröße, die bei einer nachträglichen Anpassung weniger als 5 Prozent, zwischen 5-10 Prozent und über 10 Prozent des Gebäudeversicherungswertes (Schweizer Franken) ausmachen (Quelle: Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen)	21
Abbildung 7: Convention on the Right of Persons with Disabilities (Quelle: Vereinten Nationen)	24
Abbildung 8: Hauptverkehrsmittel der Haupturlaubsreise Angabe in Prozent (Quelle: BMWi)	31
Abbildung 9: Barrierefrei Gestaltung von Bauwerken (Quelle: OIB-300-048/06) ...	40
Abbildung 10: Vorrang für mobilitätseingeschränkte Personen (Quelle: Wiener Linien)	48
Abbildung 11: Piktogramm „Vorrang für mobilitätseingeschränkte Personen“ in der Praxis an der Aufzugssäule der U-Bahn Station „Herrengasse“ (Eigene Aufnahme)	49
Abbildung 12: Piktogramm mit Sicherheitshinweisen und Hinweisen auf Kinderwagen- und Rollstuhlabbstellplätzen (Quelle: Wiener Linien).....	50
Abbildung 13: Temporäre Beschriftung für den Zugang zum CAT (City Airport Train) auf dem Bahnsteig der U-Bahn Linie 3 in der Station „Landstraße“ (Eigene Aufnahme).....	50
Abbildung 14: Temporäre Beschriftung für den Zugang zur U-Bahn Linie 3 und U-Bahn Linie 4 in der Station „Landstraße“ (Eigene Aufnahme)	51
Abbildung 15: Informationen zum Thema Barrierefreiheit in der Münchener U-Bahn (Quelle: MVV)	52
Abbildung 16: Cover des „Step-free Tube guide“ für die Londoner U-Bahn Stationen (Quelle: TFL)	56
Abbildung 17: Albertina – Außentreppe ohne Handläufe (Eigene Aufnahme).....	57
Abbildung 18: Der barrierefreie Zugang zum Kunsthistorischen Museum erfolgt durch eine Nebeneingang (Eigene Aufnahme)	59
Abbildung 19: Mercedes-Benz Museum (links), Rampe im Außenbereich (rechts) (Quelle: Mercedes-Benz Museum)	61
Abbildung 20: Museum Brandhorst – Außenansicht (Quelle: Museum Brandhorst)	62
Abbildung 21: Barrierefrei mit S- und U-Bahn im Stadtbereich (Quelle: MVV)	82
Abbildung 22: U-Bahnlinie U1; Übersicht über die einzelnen Stationen, das Tarifgebiet und die Zugangsmöglichkeiten (Quelle: BVG)	83
Abbildung 23: Flyer: „Berlin barrierefrei 2011“ (Quelle: BVG)	85
Abbildung 24: Auszug aus dem Stationsverzeichnis der Londoner U-Bahn (Quelle: TFL)	86

Textverzeichnis

Text 1: Pressemeldung der Wiener Linien aus dem Jahr 2010 (Quelle: Wiener Linien)	52
Text 2: MVV barrierefrei - Service Angebot (Quelle: MVV)	53
Text 3: Museumsinformation zum Thema Barrierefreiheit (Quelle: Mercedes-Benz Museum)	62

Anhang

Anhang 1: **Münchner Netzplan: Barrierefrei mit S- und U-Bahn**

Anhang 2: **Berliner U-Bahnlinie U1**

Anhang 3: **Berlin barrierefrei 2011**

Anhang 4: **Londoner U-Bahn – Stationsverzeichnis (Auszug)**

Anhang 1: Münchner Netzplan: Barrierefrei mit S- und U-Bahn

Zusätzlich zu den normalen Netzplänen werden von den Münchner Verkehrsbetrieben noch Netzpläne für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste veröffentlicht. Diese gibt es für den Stadtbereich (siehe unten) und das Gesamtnetz.

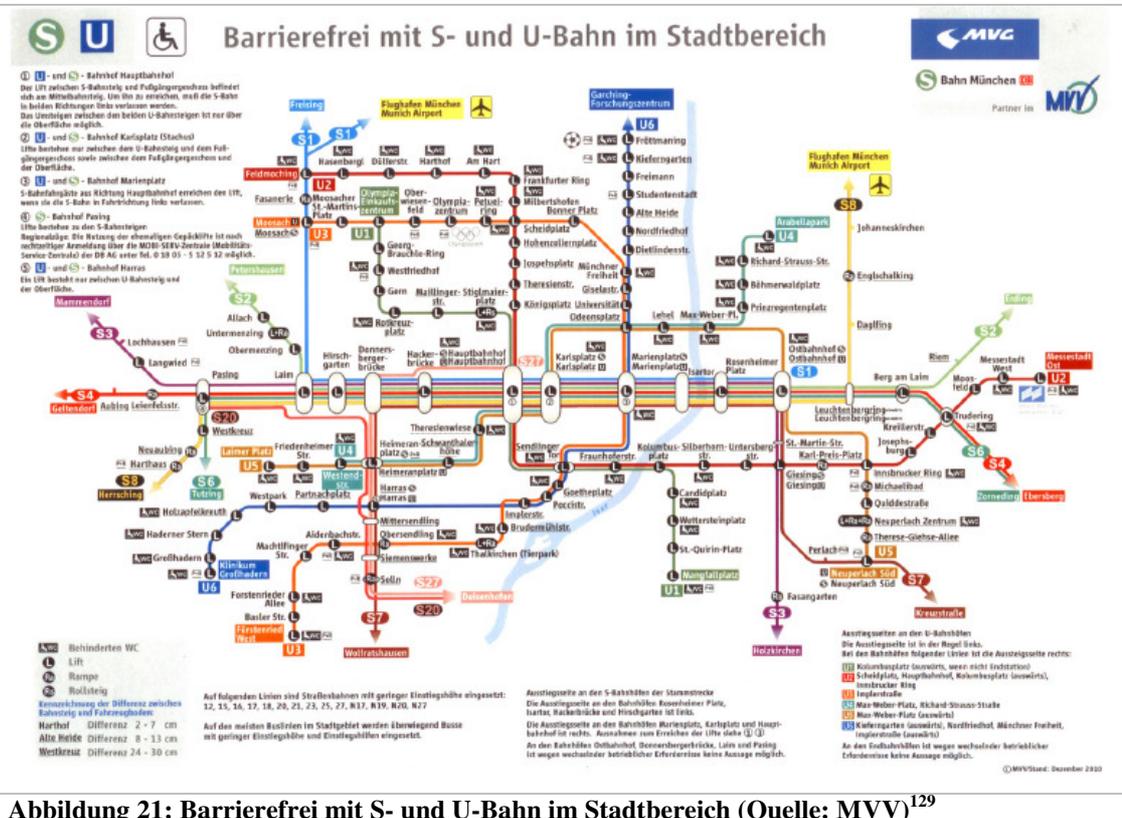


Abbildung 21: Barrierefrei mit S- und U-Bahn im Stadtbereich (Quelle: MVV)¹²⁹

¹²⁹ Siehe Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV): http://www.mvv-muenchen.de/web4archiv/objects/download/barrierefrei_stadt_f1210.pdf (Abfrage am 13.03.2011)

Anhang 2: Berliner U-Bahnlinie U1

Ein Streckenabschnitt der U-Bahnlinie U1 ist der älteste Teil der Berliner U-Bahn. Barrierefreiheit wurde in den Stationen erst nachträglich eingebaut. Die unten stehende Übersicht, hilft bei der Orientierung, welche Stationen barrierefrei erreichbar sind. Solche Übersichten gibt es für jede U-Bahn-Linie in Berlin.

Haltestellenname	Mobilitätsanzeige und Legenden
→ S+U Warschauer Straße	
→ U Schlesisches Tor	
→ U Görlitzer Bahnhof	
→ U Kottbusser Tor	
→ U Prinzenstraße	
→ U Hallesches Tor	
→ U Möckernbrücke	
→ U Gleisdreieck	
→ U Kurfürstenstraße	
→ U Nollendorfplatz	
→ U Wittenbergplatz	
→ U Kurfürstendamm	
→ U Uhlandstraße	

In Fettschrift abgebildete Haltestellen sind Start- beziehungsweise Endhaltestellen.

Legende / Anmerkungen

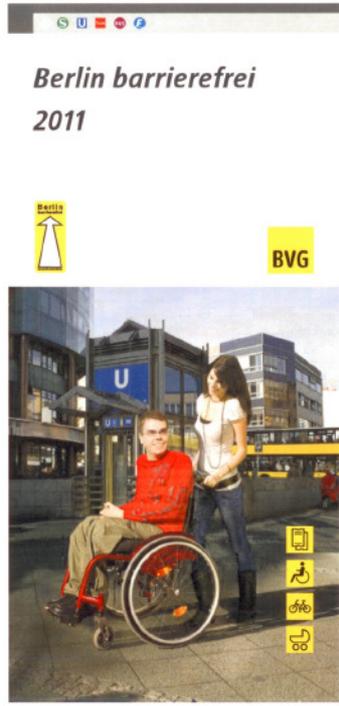
	
Aufzug defekt	Barrierefreier Zugang/ Umsteigebahnhof, nur ein Aufzug zum S-Bahnhof
	
Barrierefreier Zugang/ Umsteigebahnhof über Rampe nur ein Aufzug zum U-Bahnhof	
	Aufzug
Blindenleitsystem	Fahrtreppe
^[4] Zu-/Ausstieg auf der Straße	^[5] Zu-/Ausstieg auf dem Bürgersteig
^[6] Zu-/Ausstieg auf dem Bahnsteig	^[13] Zugabfahrtsanzeige DAISY
	^[12] Bike + Ride

Abbildung 22: U-Bahnlinie U1; Übersicht über die einzelnen Stationen, das Tarifgebiet und die Zugangsmöglichkeiten (Quelle: BVG)¹³⁰

¹³⁰ Siehe Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): www.bvg.de/index.php/de/3729/name/U-Bahnlinie+U1 (Abfrage am 06.02.2011)

Anhang 3: Berlin barrierefrei 2011

Für die bessere Orientierung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen veröffentlichen die Berliner Verkehrsbetriebe einen entsprechenden Flyer.



Getting Around in Berlin – Transport Options for Customers with Disabilities

Urban and U Underground Trains
At S-Bahn (urban rail), U-Bahn (metro) and connecting stations with wheelchair access, mobile platforms stand ready to bridge the platform carriage gap. Wheelchair users are kindly requested to wait on the platform where the very fast carriage stops. You should inform the crew at which station you wish to get off.

Trams
The first door of vehicles with disabled facilities is equipped with an extendable lifting platform. The designated space for wheelchairs is behind the driver's cab. The timetables posted will show which trams are wheelchair accessible. Wheelchairs are only allowed at designated spaces in the carriages. For your own safety, please use the belt and sidebar to secure your wheelchair against sudden movements. Please inform the driver where you wish to get off.

Buses
The first and second doors of wheelchair accessible vehicles are equipped with a collapsible ramp. Other vehicles have an extendable lifting platform. Buses normally have a space for one wheelchair. The newer double-decker buses provide spaces for two wheelchairs. Wheelchairs may only be parked at these designated spaces. For your own safety, please park your wheelchair in the opposite direction to the way you are travelling and, if provided, use the retaining clips. Please inform the driver where you wish to get off.

Information and Emergency Columns
All metro stations have information and emergency columns at the platforms (wheelchair accessibility).

Barrierefrei mobil mit der BVG
 Barier-free with the BVG

BVG und die Berliner S-Bahn arbeiten seit langem schon daran, auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Berlin ohne fremde Hilfe zu ermöglichen. Aufzüge, Rampen, Orientierungshilfen für seh- und hörbehinderte Fahrgäste sowie barrierefreie Fahrzeuge spielen dabei eine wichtige Rolle. Aber auch für Mitfahrt und Transport von Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen und schwerem Gepäck geben wir Ihnen in den folgenden Absätzen nützliche Informationen.

Barrierefreie Routenplanung
 Eine erste Orientierung zu Besonderheiten bei der Nutzung des BVG-Fahrgabes finden mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auf www.BVG.de/barrierefrei. Zur Erstellung von individuellen Reiseplänen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anfragen wir unsere Fahrplanauskunft im Internet www.fahrinfo-berlin.de. Fahrgäste mit Mobilitätsbehinderungen klicken im Menü bitte „fahrinfo barrierefrei“ an und geben in der Rubrik „erweiterte Auswahl“ ihre persönliche Option ein: „barrierefrei“ – nur Verbindungen ohne Stufen, oder „bedingt barrierefrei“ – Routen einschließlich Rolltreppen. In der „fahrinfo barrierefrei“ finden Sie auch viele Informationen zur barrierefreien Ausstattung von Bahnhöfen. Im interaktiven S+U-Bahn-Netz erhalten Sie einen schnellen Überblick über die zur Zeit funktionsgestörten Aufzüge auf den Berliner U-Bahnlinien. Ein Mausklick auf den Bahnhofsnamen genügt, und es öffnet sich ein Umgebungsplan mit allen Aus- und Zugängen des Bahnhofs.

Auskünfte über die aktuelle Verfügbarkeit von Aufzügen der Berliner U-Bahn erhalten Sie außerdem über den automatischen Anzeigenschild der BVG, Tel. 030 256-2209 und unter www.BVG.de in der Rubrik „Entscheidungen die Störung“. Die Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen der S-Bahn erfahren Sie beim S-Bahn-Kundendienst unter Tel. 030 2574-3333 bzw. im Internet auf www.s-bahn-berlin.de.



Barrierefrei mobil mit der BVG
 Barier-free with the BVG

Kostenloser Fahrbegleitedienst für Menschen mit Behinderungen: Für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen bietet der VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) als zusätzliche Unterstützung einen kostenlosen Bus- und Bahn-Begleitedienst an. Nähere Infos unter Tel. 030 254-1414 und unter www.vbbonline.de.

Regelmäßige Mobilitätstrainings der BVG: Die BVG bietet regelmäßig Trainingsseminare für Fahrgäste mit Mobilitäts- oder Sinnesbehinderungen an. Bei dieser Gelegenheit können in aller Ruhe Orientierung und Rangieren in Fahrzeugen geübt werden. Freundliche BVG-Mitarbeiter beantworten alle Fragen. Die Termine können Sie unserem Kundenmagazin „BVG plus“ entnehmen, in unserem Call Center unter Tel. 030 19 44 9 erfragen oder auf www.BVG.de/barrierefrei nachlesen.

Barrierefreie Fahrzeuge und Bahnhöfe sind mit diesem Symbol gekennzeichnet.

Der Einstieg mit Kinderwagen ist in allen Verkehrsmitteln möglich. Die Mitnahme von Fahrrädern ist in der U-Bahn, Straßenbahn und auf der Fähre gestattet. Der Einstieg mit Fahrrädern und Kinderwagen ist nur an den mit diesem Piktogramm gekennzeichneten Türen zulässig. Sollte nicht genügend Platz sein, warten Sie bitte ein Folgefahrzeug mit ausreichendem Platz ab. Kinderwagen haben Vorrang.

Straßenbahn

Eine Mitfahrt mit Rollstühlen ist in allen als barrierefrei gekennzeichneten Fahrzeugen möglich. Bei gemischtem Betrieb entnehmen Sie die barrierefreien Fahrten bitte des Fahrplänen an den Haltestellen oder der BVG-Internetseite www.fahrinfo-berlin.de.

Sicherer Fahrzeugein- und -ausstieg mit Rollstühlen: In den barrierefreien Niederflerfahrzeugen steht an der ersten Tür ein Hublift als Ein- und Ausstiegshilfe für Rollstuhlnutzer/-innen zur Verfügung, die von unserem Fahrpersonal bedient wird. Deshalb stellen Sie sich bitte im Haltestellenbereich gut sichtbar an die Stelle, an der die Zugspitze zum Halten kommt, und signalisieren Sie Ihren Mitfahrwunsch.

Barrierefrei mobil mit der BVG
 Barier-free with the BVG

Sicherheit im Fahrzeug: Nutzen Sie bitte den vorhandenen Sicherheitsgurt, ggf. die seitlichen Sicherungsbügel, und stellen Sie die Bremsen an Ihrem Rollstuhl fest.

Signal zum Ausstieg: Teilen Sie dem Fahrpersonal bitte schon beim Einstieg mit, an welcher Haltestelle Sie aussteigen möchten, damit Ihnen geholfen werden kann. Signalisieren Sie Ihren Haltewunsch zusätzlich vor der Einfahrt in Ihre Zielhaltestelle mit dem dafür vorgesehenen Taster.

Neben den Fahrzeugen sind auch viele Haltestellen barrierefrei gestaltet. Die Bahnsteige sind in diesen Fällen so gebaut, dass Ein- und Ausstieg stufenlos möglich ist. Außerdem sind sie mit einem taktilen Blindenleitsystem ausgestattet.

Immer vorne einsteigen: Nur die für Rollstuhlnutzer ausgewiesenen Plätze gewährleisten an Haltestellen im Straßenland oder im Störungsfall ein Verlassen des Fahrzeuges durch einen Hublift bzw. einer Klapprampe. Ein Durchfallen des Fahrzeuges ist aufgrund der geringen Durchgangsbreite nicht möglich.

Fahrzeuge ohne barrierefreien Zugang verkehren auf folgenden Linien:
21, 37, 60, 61, 67, 68

Auf folgenden Linien sind einige Fahrten nicht barrierefrei. Bitte Fahrplanausgang beachten.
 Montag bis Sonntag: **M4, M13, 62**
 Montag bis Samstag: **50**
 Montag bis Freitag: **M5, M6, M8, M17, 16, 18**

Omnibusse

Wir setzen mehrere Bustypen ein, die alle barrierefrei nutzbar sind – sowohl für Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollator oder Gepäck als auch für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer.

Sicherer Fahrzeugein- und -ausstieg mit Rollstühlen: Alle Busse verfügen über mechanische Klapprampen, die sowohl an der ersten als auch an der zweiten Tür eingebaut sind. Sie werden von unserem Fahrpersonal bedient.

Barrierefrei mobil mit der BVG
 Barier-free with the BVG



Signal zum Einstieg: Nutzer/innen und Nutzer von Rollstühlen stellen sich bitte im Haltestellenbereich gut sichtbar auf und signalisieren dem Personal des heranfahrenden Busses ihren Mitfahrwunsch.



Sicherheit im Fahrzeug: Bitte stellen Sie sich im Funktionsbereich mit dem Rücken zur Fahrtrichtung an die vorhandenen Rückhalteeinrichtungen, nutzen Sie ggf. die seitlichen Sicherheitsbügel und stellen Sie die Bremsen an Ihrem Rollstuhl fest.

Signal zum Ausstieg: Teilen Sie dem Fahrpersonal bitte schon beim Einstieg mit, an welcher Haltestelle Sie das Fahrzeug verlassen möchten. Signalisieren Sie zusätzlich vor der Einfahrt in Ihre Zielhaltestelle Ihren Haltewunsch mit dem dafür vorgesehenen, blauen Taster mit dem Rollstuhlsymbol im Funktionsbereich des Fahrzeuges.

Bitte beachten Sie, dass auf der Linie 210 einige Fahrten mit Traditionsbussen ohne barrierefreien Zugang angeboten werden.

Fahren

Folgende Fahrlinien sind von Rollstuhlfahrern barrierefrei nutzbar:
F11, F12

Die Mitnahme von Kinderwagen ist auf allen Fahrlinien möglich, die Fahrradmitnahme ebenfalls, außer auf der F24.

Unser Freizeit-Tipp!
4 Wochen Berliner Zeitung lesen für nur € 14,20*
+ 2 UCI Kinogutscheine – Sie sparen 33%!



MOVIE TICKET
Der Kinogutschein der UCI KINOWELT!

Berliner Zeitung
SO LIEST BERLIN

Genießen Sie Ihre Fahrt und testen Sie jetzt Berlins größte Abonnement-Zeitung.

Bestellen Sie noch heute:
www.berliner-zeitung.de/kino-abo

Fahrscheine für Berlin (Tarifbereich ABC)
Tickets for Berlin (zones ABC)

Stand 1. Januar 2011 (erst gültig ab dem 1. 2011)

	AB	BC	ABC
1. Einzelfahrschein / 2h eine Richtung Single ticket / 2 hrs one direction	2,30 EUR	2,70 EUR	3,00 EUR
2. Regeltarif Adult fare	1,80 EUR	1,80 EUR	2,10 EUR
3. Ermäßigter Tarif Reduced fare			
4. Fahrten-Karte / 2h eine Richtung Multi-travel / 2 hrs one direction	AB	BC	ABC
Regeltarif Adult fare	6,20 EUR		
Ermäßigter Tarif Reduced fare	5,30 EUR		
5. Tageskarte ** Day ticket **	AB	BC	ABC
Regeltarif Adult fare	6,30 EUR	6,60 EUR	6,80 EUR
Ermäßigter Tarif Reduced fare	4,50 EUR	4,90 EUR	5,10 EUR

** Gültig ab Donnerstag bis 3.00 Uhr des Folgetages.
Not valid from Wednesday until 3.00 a.m. on the following day.

Stand 1. Januar 2011 (erst gültig ab dem 1. 2011)

	AB	BC	ABC
Berlin CityTourCard ** Berlin CityTourCard **			
48 Stunden / 48 hours	15,00 EUR		12,90 EUR
72 Stunden / 72 hours	21,00 EUR		23,90 EUR

** Bei Vorlage der CityTourCard erhalten Sie bei über 50 Partnern Rabatte.
More than 50 partners allow a discount when submitting your CityTourCard.

	AB	BC	ABC
Berlin WelcomeCard ** Berlin WelcomeCard **			
48 Stunden / 48 hours	16,90 EUR		18,90 EUR
72 Stunden / 72 hours	23,90 EUR		25,90 EUR

** Mehr als 130 Ermäßigungen für City-Highlights finden Sie im Guideheft.
More than 130 discounts for city highlights in the coupon booklet attached.

Fahrscheine kaufen und entwerten
Getting and validating tickets

Fahrscheine erhalten Sie:
- in allen Bahnhöfen am Automaten
- an allen Verkaufsstellen mit BVG-Kennzeichnung
- in Straßenbahnen und Bussen (Geld- und Tageskarten)
- an zahlreichen Hotelrezeptionen

Tickets are available:
- from ticket machines at all stations
- from all sales points with the "BVG" sign
- on trams and buses (single and day tickets)
- at most hotel receptions

Fahrscheine sind zu entwerten:
- Fahrscheine, die direkt in Straßenbahnen oder Bussen erworben wurden, sind automatisch entwerten. Wenn erworbene Fahrscheine missen in Straßenbahnen und Bussen entwerten werden. Vor der Benutzung von S- und U-Bahn müssen Fahrscheine auf dem Bahnsteig entwerten werden.

Tickets must be validated:
- tickets that are purchased on trams or buses have already been validated. Tickets that are purchased in advance must be validated on trams and buses. Tickets must be validated on the platform before using the urban rail or metro.

Warnung von Tickethelfern!
Bitte kaufen Sie Ihre Tickets nur an offiziellen Verkaufsstellen. Der Kauf- oder Verkauf von bereits verwendeten Tickets ist verboten.

Beware of ticket helpers!
Please buy your tickets only at official outlets. The purchase or sale of previously used tickets is prohibited.

Barrierefrei mobil mit der BVG
Barrier-free with the BVG

Aussattung von Bahnhöfen und Fahrzeugen

S U S- und U-Bahn

Im S+U-Bahn-Netz sind viele Bahnhöfe mit Aufzügen oder Rampen ausgestattet. Hier ist ein problemloser barrierefreier Zugang für Nutzenden und Nutzere von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen, Fahrrädern und schwerem Gepäck möglich. Beachten Sie hierfür folgende Symbole:

- 1** Bahnhöfe mit diesem Symbol verfügen über einen Aufzug, der das Straßenniveau mit dem Bahnsteig verbindet.
- 2** Bei Bahnhöfen mit diesem Symbol sind Straßenniveau und Bahnsteig mit Hilfe einer baulichen Rampe verbunden.

Bei Umsteigebahnhöfen zwischen S- und U-Bahn beachten Sie bitte die jeweilige Farbe des Aufzugsymbols:

- 1** barrierefreier Übergang zwischen S- und U-Bahn
- 2** barrierefreier Zugang nur zur U-Bahn
- 3** barrierefreier Zugang nur zur S-Bahn

Sicherer Fahrzeugein- und -ausstieg mit Rollstühlen: Barrierefreie S- und U-Bahnhöfe sind mit mobilen Klapprampen ausgestattet, die vom Fahrpersonal an der ersten Fahrzeurtür als Ein- bzw. Ausstiegshilfe angelegt werden.

Die Rampen sind am Bahnsteig montiert. Stellen Sie sich deshalb auf dem Bahnsteig gut sichtbar dort hin, wo die Zugpfeile zum Halten kommen, und signalisieren Sie Ihren Mitfahrwunsch.



Bitte teilen Sie schon beim Einstieg mit, an welcher Station Sie aussteigen möchten, damit unser Personal Ihnen auch beim Ausstieg helfen kann.

Am besten vorne einsteigen: Bahnsteighöhe und Abstände zwischen Bahnsteig und Fahrzeug können von Bahnhof zu Bahnhof differieren. Wenn Sie nicht sicher sind, ob Sie am Zielbahnhof ohne Hilfe aussteigen können, steigen Sie im Zweifel, wie oben beschrieben, immer besser in den ersten Wagen ein.

Barrierefrei mobil mit der BVG
Barrier-free with the BVG



Sie benötigen mehr Hilfe?

1 Notruf- und Informationssäulen

Auf allen Bahnsteigen der U-Bahn finden Sie barrierefreie Notruf- und Informationssäulen, mit denen Sie u. a. fehlenden Informationen erheben, im Gefahrenfall Hilfe anfordern oder ein Taxi bestellen können.

Und so funktionieren es: Um sich mit unserem Personal verbinden zu lassen, brauchen Sie nur auf den entsprechenden Knopf zu drücken.

Der obere **rote Knopf** dient dem Notruf.
Über den mittleren **gelben Knopf** erhalten Sie Informationen.
Der untere **blaue Knopf** ermöglicht Rollstuhlfahren die Benutzung.

2 Für hörbehinderte Fahrgäste: Zur Benutzung drücken Sie bitte den oberen **roten Notrufofknopf**. Wenn die Lampe am Kopf der Säule blinkt, kann Sie unser Personal über eine Kamera sehen. Mit dem Auflegen der Hände auf Ihre Ohren geben Sie zu verstehen, dass die Verständigung per Rufanlage für Sie nicht möglich ist.

Garantie: Wenn Sie bei der Rufanlage bleiben, garantieren wir, dass in jedem Fall ein Mitarbeiter zu Ihnen kommt (u. U. in bis zu 15 Min.).

Barrierefrei mobil mit der BVG
Barrier-free with the BVG

Grundsätzliche Orientierungshilfen

1 Orientierungshilfen für sehbehinderte und blinde Fahrgäste

Zur leichteren Orientierung von sehbehinderten und blinden Fahrgästen sind viele Bahnhöfe und Haltestellenbereiche mit einem taktilen Orientierungssystem ausgestattet. Das System besteht im Wesentlichen aus einem 33 x 3 cm breiten, hellen Leistenfeld im Bahnsteigbelag, der in einem Abstand von 70 cm parallel zur Bahnsteigkante verlegt ist. Als Material werden keramische Fliesen mit Längsrillen verwendet.

An Treppen, Aufzügen sowie Zu- und Abgängen sind besondere Orientierungspunkte mit Hilfe von gerillten Bleichen ausgebildet. Unsere Fahrzeuge haben eine farblich stark kontrastierende Inneneinrichtung und verfügen über durchgehende Haltestangensysteme, um sehbehinderten und blinden Fahrgästen die Orientierung und Bewegung im Fahrzeug zu erleichtern. Anzeigen in unseren Fahrzeugen und Bahnhöfen und das Hilschallsignal in unseren Bahnhöfen unterstützen darüber hinaus die selbständige Mobilität dieser Fahrgäste.

Besonderheit bei der U-Bahn: In der Regel liegt die Ausstiegseite in Fahrtrichtung links. Bei abweichendem Ausstieg wird in der U-Bahn „Ausstieg rechts“ angezeigt.

2 Orientierungshilfen für hörbehinderte Fahrgäste

In den Fahrzeugen wird mindestens der jeweils nächste Halt visuell angezeigt. Das Schließen der Bahn-Türen wird außerdem durch Warnleuchten signalisiert. Gehörlosen oder schwer hörenden Fahrgästen wird die Benutzung unserer Verkehrsmittel durch gut lesbare Außen- und Innendisplay erleichtert. Aktuelle Störungsbedingungen werden zudem auch auf den elektronischen Anzeigetafeln über dem Bahnsteigen dargestellt.

Barrierefrei mobil mit der BVG
Barrier-free with the BVG

BVG Call Center 030 19 44 9
Informationen zu Aufzugsstörungen (U-Bahn) 030 254 - 22086
S-Bahn Kundenhotline 030 297 - 43333
BVG call center +49 30 19 44 9
Information on lift malfunctions (underground transit) +49 30 254 - 22086
S-Bahn customer phone +49 30 297 - 43333

Informationen zum Nahverkehr in Berlin und Umland erhalten Sie: Bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) unter www.bvg.de. Eine persönliche Fahrplananfrage mit einer Fahrplanausgabe erhalten Sie unter www.fahrplan-berlin.de. Bei der S-Bahn Berlin unter www.s-bahn-berlin.de. Informationen to public transport in Berlin and the surrounding area is available from Berlin's Verkehrsbetriebe (BVG) at www.bvg.de. For personal timetable information with a route recommendation please go to www.fahrplan-berlin.de. From S-Bahn Berlin at www.s-bahn-berlin.de.

Das BVG-Familien in der Potsdamer Straße 180 erreichen Sie mit der Linie U2 (U-Bahnstraße) oder U7 (U-Königsplatz), Tel. 030 19 44 9. Öffnungszeiten: Mo bis Do 9:00 bis 18:00 Uhr, Fr 9:00 bis 14:00 Uhr, Last & Reward is found at Potsdamer Straße 180. Get there by metro line U2 (last at U-Bahnstraße) or U7 (last at U-Königsplatz). Phone: +49 30 19 44 9. Open: Monday to Thursday from 9 a.m. to 6 p.m., Friday from 9 a.m. to 2 p.m.

Impressum/Impressum: Berlin Verkehrsbetriebe (BVG), Bereich des öffentlichen Rechts Bereich Vertrieb und Marketing (PFLZ 43000), 10249 Berlin
Kartografie: BVG Kundenbindung/Fahrgastinformation
Redaktionsschluss: 5. November 2010, Fotos: BVG/Christian Thomas Fotografie



STERN UND KREIS
BARRIEREFREI

H3 - OBERHAVELSEEN RUNDFAHRT
AB TELCEL / GREENHILCHPROMENADE MIT M3 "MANUEL QUEEN"
M3 "Manuel Queen" ist durch MIC, LRM zum Oberdeck und rollstuhlgerechte Aufzugstürme behindertengereicht ausgestattet.
* siehe Markierung in der BVG-Fahrkarte

Weitere Empfehlungen für unsere mobilitätseingeschränkten Fahrgäste finden Sie im aktuellen Fahrplan.

STERN UND KREISSCHIFFFAHRT GMBH
Puschinallee 15, 12435 Berlin, Tel. 030-53 63 60-0
Fax 030 53 63 60-99, info@sternundkreis.de, www.sternundkreis.de

Abbildung 23: Flyer: „Berlin barrierefrei 2011“ (Quelle: BVG)¹³¹

¹³¹ Siehe Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): <http://www.bvg.de/index.php/de/3883/name/Barrierefrei+durch+Berlin.html> (Abfrage am 13.03.2011)

Anhang 4: Londoner U-Bahn – Stationsverzeichnis (Auszug)

Das Londoner U-Bahn System ist für mobilitätseingeschränkte Personen eher ungeeignet, da zahlreiche Stationen, besonders in der Innenstadt, nicht über barrierefreie Zugänge verfügen. Es gibt aber auch für die Londoner U-Bahn entsprechende Netzpläne und Verzeichnisse.

<p>Audio tube map. For copies please visit tfl.gov.uk/accessguides or call 0843 222 1234* All information correct at time of going to print. March 2011</p> <p>Website tfl.gov.uk</p> <p>24 hour travel information 0843 222 1234*</p> <p>Travel information at stations Help points</p> <p>*You pay no more than 5p per minute if calling from a BT landline. There may be a connection charge. Charges from mobiles or other landline providers may vary.</p> <p>Explanation of symbols</p> <p>P Stations with car parks</p> <p>🚲 Stations with bicycle parking</p> <p>♂♀ Male/female/baby changing/accessible toilets outside ticket gateline</p> <p>♂♀♂♀ Male/female/baby changing/accessible toilets inside ticket gateline</p> <p>† Toilet not managed by London Underground. You may be charged for these facilities. Ask staff for information</p> <p>♿ Step-free access between platform and the street</p> <p>ℹ Stations with London Travel Information Centre</p> <p>† Check before you travel. See key overleaf</p>	<table border="0"> <tr><td>B5</td><td>Belsize Park</td><td>2</td></tr> <tr><td>D6</td><td>Bermondsey</td><td>2</td></tr> <tr><td>C7</td><td>Bethnal Green</td><td>2</td></tr> <tr><td>D6</td><td>Blackfriars</td><td>†</td></tr> <tr><td>B7</td><td>Blackhorse Road</td><td>P 🚲</td></tr> <tr><td>D8</td><td>Blackwall</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>C4</td><td>Bond Street</td><td>1</td></tr> <tr><td>E6</td><td>Borough</td><td>1</td></tr> <tr><td>D2</td><td>Boston Manor</td><td>†</td></tr> <tr><td>A6</td><td>Bounds Green</td><td>🚲</td></tr> <tr><td>C7</td><td>Bow Church</td><td>🚲</td></tr> <tr><td>C8</td><td>Bow Road</td><td>🚲</td></tr> <tr><td>B4</td><td>Brent Cross</td><td>P 🚲</td></tr> <tr><td>F5</td><td>Brixton</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>E6</td><td>Brockley</td><td>🚲</td></tr> <tr><td>C8</td><td>Bromley-by-Bow</td><td>2/3</td></tr> <tr><td>B4</td><td>Bromdesbury</td><td>2</td></tr> <tr><td>B3</td><td>Bromdesbury Park</td><td>2</td></tr> <tr><td>A8</td><td>Buckhurst Hill</td><td>P 🚲 ♂♀♂♀</td></tr> <tr><td>A4</td><td>Burnt Oak</td><td>P</td></tr> <tr><td>A3</td><td>Bushey</td><td>P 🚲</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>B6</td><td>Caledonian Road</td><td>♿</td></tr> <tr><td>B6</td><td>Caledonian Road & Barnsbury</td><td>♿</td></tr> <tr><td>B6</td><td>Camden Road</td><td>2</td></tr> <tr><td>B5</td><td>Camden Town</td><td>†</td></tr> <tr><td>D7</td><td>Canada Water</td><td>2</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>F4</td><td>Colliers Wood</td><td>🚲</td></tr> <tr><td>D5</td><td>Covent Garden</td><td>1</td></tr> <tr><td>E7</td><td>Crossharbour</td><td>♿</td></tr> <tr><td>B6</td><td>Crouch Hill</td><td>3</td></tr> <tr><td>A2</td><td>Croxley</td><td>P †</td></tr> <tr><td>F6</td><td>Crystal Palace</td><td>P</td></tr> <tr><td>D9</td><td>Custom House for ExCel</td><td>3</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>E7</td><td>Cuttly Sark for Maritime Greenwich</td><td>♿ ♿</td></tr> <tr><td>D9</td><td>Cyprus</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>B9</td><td>Dagenham East</td><td>♂♀</td></tr> <tr><td>B9</td><td>Dagenham Heathway</td><td>♂♀</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>C7</td><td>Dalston Junction</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>B7</td><td>Dalston Kingsland</td><td>2</td></tr> <tr><td>A8</td><td>Debden</td><td>P 🚲</td></tr> <tr><td>E7</td><td>Deptford Bridge</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>C7</td><td>Devons Road</td><td>♿</td></tr> <tr><td>B4</td><td>Dollis Hill</td><td>♂♀♂♀</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>C2</td><td>Ealing Broadway</td><td>♂♀♂♀</td></tr> <tr><td>D2</td><td>Ealing Common</td><td>♂♀</td></tr> <tr><td>D3</td><td>Earl's Court</td><td>♂♀†</td></tr> <tr><td>C3</td><td>East Acton</td><td>2</td></tr> <tr><td>B2</td><td>Eastcote</td><td>P 🚲 ♂♀</td></tr> <tr><td>A5</td><td>East Finchley</td><td>P 🚲</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>E3</td><td>Fulham Broadway</td><td>♿</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>D9</td><td>Gallions Reach</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>B9</td><td>Gants Hill</td><td>4</td></tr> <tr><td>D4</td><td>Gloucester Road</td><td>1</td></tr> <tr><td>B5</td><td>Golders Green</td><td>3</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>D3</td><td>Goldhawk Road</td><td>2</td></tr> <tr><td>C5</td><td>Godege Street</td><td>1</td></tr> <tr><td>B5</td><td>Gospel Oak</td><td>2</td></tr> <tr><td>A8</td><td>Grange Hill</td><td>♂♀</td></tr> <tr><td>C5</td><td>Great Portland Street</td><td>1</td></tr> <tr><td>C1</td><td>Greenford</td><td>P 🚲</td></tr> <tr><td>E7</td><td>Greenwich</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>D4</td><td>Green Park</td><td>♂♀†</td></tr> <tr><td>E2</td><td>Gunnelsbury</td><td>3</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>B7</td><td>Hackney Central</td><td>2</td></tr> <tr><td>C7</td><td>Hackney Wick</td><td>♿</td></tr> <tr><td>C7</td><td>Haggerston</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>A9</td><td>Hainault</td><td>P ♿</td></tr> <tr><td>D3</td><td>Hammersmith</td><td>🚲 ♿</td></tr> <tr><td>B5</td><td>Hampstead</td><td>2/3</td></tr> <tr><td>B5</td><td>Hampstead Heath</td><td>2</td></tr> <tr><td>C2</td><td>Hanger Lane</td><td>♂♀</td></tr> <tr><td>B3</td><td>Hartesden</td><td>3</td></tr> <tr><td>B7</td><td>Harringay Green Lanes</td><td>♿</td></tr> <tr><td>A3</td><td>Harrow & Wealdstone</td><td>5</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td colspan="3">P 🚲 ♂♀♂♀ ♿</td></tr> </table>	B5	Belsize Park	2	D6	Bermondsey	2	C7	Bethnal Green	2	D6	Blackfriars	†	B7	Blackhorse Road	P 🚲	D8	Blackwall	🚲 ♿	C4	Bond Street	1	E6	Borough	1	D2	Boston Manor	†	A6	Bounds Green	🚲	C7	Bow Church	🚲	C8	Bow Road	🚲	B4	Brent Cross	P 🚲	F5	Brixton	🚲 ♿	E6	Brockley	🚲	C8	Bromley-by-Bow	2/3	B4	Bromdesbury	2	B3	Bromdesbury Park	2	A8	Buckhurst Hill	P 🚲 ♂♀♂♀	A4	Burnt Oak	P	A3	Bushey	P 🚲	<hr/>			B6	Caledonian Road	♿	B6	Caledonian Road & Barnsbury	♿	B6	Camden Road	2	B5	Camden Town	†	D7	Canada Water	2	<hr/>			F4	Colliers Wood	🚲	D5	Covent Garden	1	E7	Crossharbour	♿	B6	Crouch Hill	3	A2	Croxley	P †	F6	Crystal Palace	P	D9	Custom House for ExCel	3	<hr/>			E7	Cuttly Sark for Maritime Greenwich	♿ ♿	D9	Cyprus	🚲 ♿	<hr/>			B9	Dagenham East	♂♀	B9	Dagenham Heathway	♂♀	<hr/>			C7	Dalston Junction	🚲 ♿	B7	Dalston Kingsland	2	A8	Debden	P 🚲	E7	Deptford Bridge	🚲 ♿	C7	Devons Road	♿	B4	Dollis Hill	♂♀♂♀	<hr/>			C2	Ealing Broadway	♂♀♂♀	D2	Ealing Common	♂♀	D3	Earl's Court	♂♀†	C3	East Acton	2	B2	Eastcote	P 🚲 ♂♀	A5	East Finchley	P 🚲	<hr/>			E3	Fulham Broadway	♿	<hr/>			D9	Gallions Reach	🚲 ♿	B9	Gants Hill	4	D4	Gloucester Road	1	B5	Golders Green	3	<hr/>			D3	Goldhawk Road	2	C5	Godege Street	1	B5	Gospel Oak	2	A8	Grange Hill	♂♀	C5	Great Portland Street	1	C1	Greenford	P 🚲	E7	Greenwich	🚲 ♿	D4	Green Park	♂♀†	E2	Gunnelsbury	3	<hr/>			B7	Hackney Central	2	C7	Hackney Wick	♿	C7	Haggerston	🚲 ♿	A9	Hainault	P ♿	D3	Hammersmith	🚲 ♿	B5	Hampstead	2/3	B5	Hampstead Heath	2	C2	Hanger Lane	♂♀	B3	Hartesden	3	B7	Harringay Green Lanes	♿	A3	Harrow & Wealdstone	5	<hr/>			P 🚲 ♂♀♂♀ ♿		
B5	Belsize Park	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
D6	Bermondsey	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
C7	Bethnal Green	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
D6	Blackfriars	†																																																																																																																																																																																																																																																																	
B7	Blackhorse Road	P 🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
D8	Blackwall	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
C4	Bond Street	1																																																																																																																																																																																																																																																																	
E6	Borough	1																																																																																																																																																																																																																																																																	
D2	Boston Manor	†																																																																																																																																																																																																																																																																	
A6	Bounds Green	🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
C7	Bow Church	🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
C8	Bow Road	🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
B4	Brent Cross	P 🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
F5	Brixton	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
E6	Brockley	🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
C8	Bromley-by-Bow	2/3																																																																																																																																																																																																																																																																	
B4	Bromdesbury	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
B3	Bromdesbury Park	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
A8	Buckhurst Hill	P 🚲 ♂♀♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
A4	Burnt Oak	P																																																																																																																																																																																																																																																																	
A3	Bushey	P 🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
B6	Caledonian Road	♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
B6	Caledonian Road & Barnsbury	♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
B6	Camden Road	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
B5	Camden Town	†																																																																																																																																																																																																																																																																	
D7	Canada Water	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
F4	Colliers Wood	🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
D5	Covent Garden	1																																																																																																																																																																																																																																																																	
E7	Crossharbour	♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
B6	Crouch Hill	3																																																																																																																																																																																																																																																																	
A2	Croxley	P †																																																																																																																																																																																																																																																																	
F6	Crystal Palace	P																																																																																																																																																																																																																																																																	
D9	Custom House for ExCel	3																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
E7	Cuttly Sark for Maritime Greenwich	♿ ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
D9	Cyprus	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
B9	Dagenham East	♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
B9	Dagenham Heathway	♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
C7	Dalston Junction	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
B7	Dalston Kingsland	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
A8	Debden	P 🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
E7	Deptford Bridge	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
C7	Devons Road	♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
B4	Dollis Hill	♂♀♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
C2	Ealing Broadway	♂♀♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
D2	Ealing Common	♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
D3	Earl's Court	♂♀†																																																																																																																																																																																																																																																																	
C3	East Acton	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
B2	Eastcote	P 🚲 ♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
A5	East Finchley	P 🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
E3	Fulham Broadway	♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
D9	Gallions Reach	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
B9	Gants Hill	4																																																																																																																																																																																																																																																																	
D4	Gloucester Road	1																																																																																																																																																																																																																																																																	
B5	Golders Green	3																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
D3	Goldhawk Road	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
C5	Godege Street	1																																																																																																																																																																																																																																																																	
B5	Gospel Oak	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
A8	Grange Hill	♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
C5	Great Portland Street	1																																																																																																																																																																																																																																																																	
C1	Greenford	P 🚲																																																																																																																																																																																																																																																																	
E7	Greenwich	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
D4	Green Park	♂♀†																																																																																																																																																																																																																																																																	
E2	Gunnelsbury	3																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
B7	Hackney Central	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
C7	Hackney Wick	♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
C7	Haggerston	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
A9	Hainault	P ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
D3	Hammersmith	🚲 ♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
B5	Hampstead	2/3																																																																																																																																																																																																																																																																	
B5	Hampstead Heath	2																																																																																																																																																																																																																																																																	
C2	Hanger Lane	♂♀																																																																																																																																																																																																																																																																	
B3	Hartesden	3																																																																																																																																																																																																																																																																	
B7	Harringay Green Lanes	♿																																																																																																																																																																																																																																																																	
A3	Harrow & Wealdstone	5																																																																																																																																																																																																																																																																	
<hr/>																																																																																																																																																																																																																																																																			
P 🚲 ♂♀♂♀ ♿																																																																																																																																																																																																																																																																			

Abbildung 24: Auszug aus dem Stationsverzeichnis der Londoner U-Bahn (Quelle: TFL)¹³²

¹³² Siehe Transport for London: <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/large-print-tube-map.pdf> (Abfrage am 13.03.2011)