Barrierefreiheit im ÖPNV – Vom lästigen Nischenprogramm zum echten Wettebewerbsvorteil

WU WIRTSCHAFTS UNIVERSITÄT WIEN VIENNA UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS

Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs

Assoz.-Prof. Dr. Elmar Wilhelm M. FÜRST

Wissenschaftlicher Verein für Verkehrswesen e.V.
Bezirksvereinigung Rhein-Ruhr-Westfalen der DVWG
Seöect Hotel Handeshof Essen, 29. November 2022

Überblick

- Zur Relevanz des Themas
- Rechtlicher Rahmen
- Aktueller Befund
- Grundlegende Anforderungen
- Beispiele
- Fazit
- Das dicke Ende

Zur
Betr

- Ru
- EU
- WH
- Ste
- Se
- ICI

80 Mio.
in
n
. in Europa
ndel,
alt
CD-10,
Stu
belle am
En
undheit:
Fu
Se
229)

Auch SIE sind betroffen!

Zur Relevanz des Themas: blind ≠ sehbehindert

- In Österreich: mindestens 350.000 Menschen
- Rund 6.000 Menschen blind (geburtsblind, später erworben) → gleichbleibende oder sogar sinkende Tendenz
  - Wenig bis gar keine Lichtwahrnehmung
  - Nicht vorhandener Sehsinn muss ersetzt werden (akustische und taktile Informationen, Hilfsmittel: Langstock, Braille oder Keilschrift, Blindenführhund, technische Hilfsmittel, Assistenz etc.)
- Sehbehinderte Menschen bilden eine der größten Gruppen unter den Menschen mit Behinderungen (Faktum, keine Bewertung) → Steigende Tendenz
  - Sehsinn als primärer Sinn zum Navigieren verwendet
  - Taktile Informationen nicht relevant
  - Oftmals durch Hilfsmittel und aufgrund Eigeninitiative nicht „sichtbar"
  - Projekt MoViH: 2010-2012

Zur Relevanz des Themas: Gesellschaftliche Aspekte

- Mobilität als wesentliche Säule der Lebensqualität
- Gesellschaft, die für sich in Anspruch nehmen möchte, niemanden zurückzulassen
- Inklusion – Teilhabe – Diversität – *political correctness* (etwa in der Sprache) und Nachhaltigkeit
- Eindeutiger Befund:
  Wunsch und Realität klaffen vielfach auseinander
- European Disability Forum:
  „Nothing about us, without us!"

Rechtlicher Rahmen: Internat. Recht, Gemeinschaftsrecht

- UN-Behindertenrechtskonvention
  - EU, DE und AT haben ratifiziert
- TSI-PRM: Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität idF. Verordnung (EU) 2019/772
- European Accessibility Act: Richtlinie (EU) 2019/882 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen
  - Frist zur Umsetzung in nationales recht: Juni 2025
  - AT: Barrierefreiheitsgesetz
  - Unsanftes Erwachen in Österreich zu erwarten
  - Verkehrsbereich durchaus betroffen
- Passagierrechte in verschiedenen Bereichen

Rechtlicher Rahmen: Nationales Recht

- Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG BGBl. I Nr. 82/2005 idF. BGBl. I Nr. 32/2018
- § 6 (5) Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Rechtlicher Rahmen: Internationale und nationale Normen

- EN 301 549 – Europäische Norm zur Beschaffung von barrierefreien IKT-Produkten und Dienstleistungen
- EN 17210 – Europäische Norm zum barrierefreien Bauen: Überarbeitung nationaler Normen erforderlich
- ISO 21542 – Building construction — Accessibility and usability of the built environment
- ÖNORM A 3012 – Visuelle Leitsysteme für die Öffentlichkeitsinformation → Neufassung 2021
- ÖNORM B 1600ff. – Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen → Sehbehinderung erst seit 2013 umfassend berücksichtigt
- ÖNORM V 2100ff.
- In Deutschland tlw. besser: vgl. DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

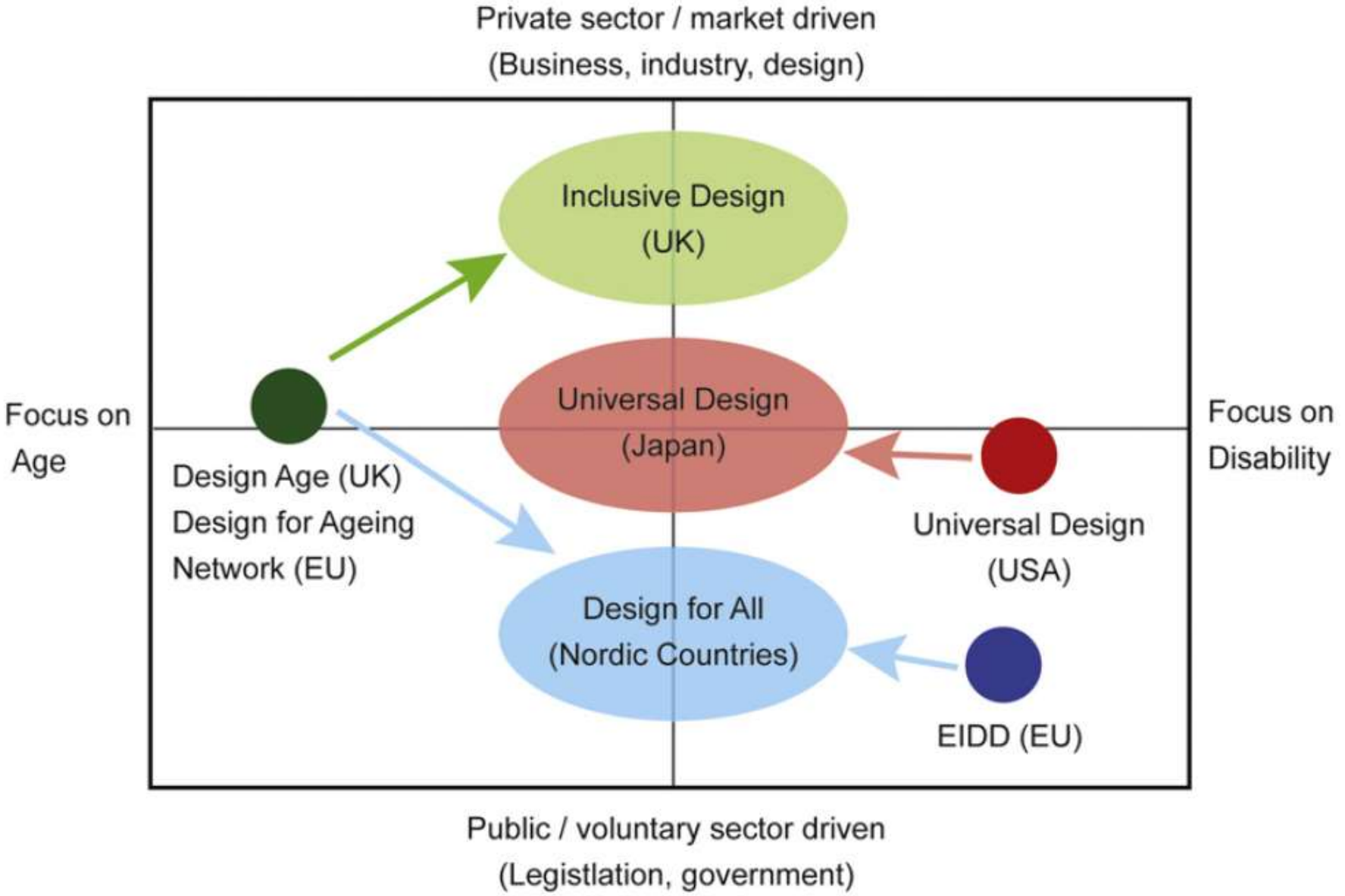
Aktueller Befund: Problemstellungen

- Spannungsfeld zwischen Recht (*legal enforcement*) und Freiwilligkeit (*voluntary action*)
- Vielfalt der Bestimmungen und Normen – Regelungskonflikte
- Nationale/regionale/lokale Unterschiede, fehlende Harmonisierung bzw. Anerkennung, kasuistische Lösungen
- Ausbildungslücken, fehlendes Bewusstsein, Borniertheit
- Rücksichtslosigkeiten, fehlende Empathie und Wertschätzung
- Unklare Verantwortlichkeiten und tlw. schwacher Rechtschutz
- Unterschätzen des ökonomischen Potentials
- Viel zu späte Einbindung der betroffenen Menschen und Experten. (in Österreich: inklusive Planungsgruppe beim Österreichischen Behindertenrat – ÖBR)
- Erst denken, dann planen, dann bauen!

Aktueller Befund: Barrierefreiheit als Chance erkennen

- Architekten, Planer und Designer betrachten Barrierefreiheit als Eingriff in ihre Kreativität
- Barrierefreiheit wird als „Nischenprogramm" für „ein paar Leute" und als lästiges Übel gesehen
- Barrierefreiheit wäre die Chance für universelle Nutzbarkeit – Funktionalität vor der Form
- Steigerung von Komfort und Kundenzufriedenheit
- Steigerung von Sicherheit und Selbstbestimmtheit
- Erschließung neuer Kundenschichten
- Marktführerschaft
- Inclusive Design – Design for All – Universal Design
- **Behindertengerecht → Barrierefrei → universell funktional**
- Angesichts des demographischen Wandels bleibt gar keine andere Wahl

Design for All



Quelle: Clarkson / Coleman (2013)

Grundlegende Anforderungen: Blinde Menschen

- Taktile Bodenindikatoren (Leitlinien), TBI, idealerweise mit visuellem Element: visuelles Element für sehbehinderte Menschen und alle anderen Passagiere sinnvoll.
- Ansonsten hindernisfreie, mit dem Langstock tastbare Wegeführung: Achtung auf Schilder, Warenausräumungen, bei Baustellen, etc.
- Akustische Informationen (2-Sinne-Prinzip): Für alle sinnvoll: Korrekte Priorisierung!
- Handläufe bei Treppen
- …

Visus
Sehkraft der betroffenen Person
Schlechteres Auflösungsvermögen
kleinere Objekte bzw. Texte nicht entzifferbar

Räumliches Sehen
Wahrnehmung räumlicher Tiefenunterschiede
erschwert oder verunmöglicht dreidimensionales Sehen und Distanzabschätzung

Kontrastwahrnehmung
Unterscheidung von Leuchtdichten
eingeschränkte Kontrastwahrnehmung benötigt höhere Leuchtdichteunterschiede

Gesichtsfeld
Grad des Blickwinkels
Verengung des wahrgenommenen Bildes (peripherer Ausfall) oder Reduktion auf peripheres Sehen (zentraler Ausfall)

Farbsehen
Wahrnehmung von Farben
Unterscheidung gewisser Farben wird unmöglich (z.B. Rot-Grün-Schwäche)

Bewegungssehen
Erfassung bewegter Objekte und Bilder
Beeinträchtigung führt zu sprunghafter oder abgehackter Wahrnehmung

Grundlegende Anforderungen: Sehbehinderte Menschen

- Man darf und muss sich bewusst machen, dass diese Gruppe **rund 50mal** so groß ist, wie jene der blinden Menschen und dass die Maßnahmen für diese Menschen meistens wenig bis nichts kosten, **jedoch nicht**, um keine Maßnahmen für blinde Menschen zu implementieren, sondern um endlich die Bedeutung dieser Personengruppe angemessen zu behandeln.
- Wenn etwas für einen sehbehinderten Menschen besser lesbar ist, ist es für alle besser lesbar!

Grundlegende Anforderungen: Sehbehinderte Menschen

- Drei (eigentlich sehr einfache) Grundregeln:
  - **Gleichmäßige, blendfreie Beleuchtung bzw. Umgebung**
  - **Gute Kontraste**
  - **Annäherbare Informationen**
- Zusätzlich
  - Zwei-Sinne-Prinzip
  - Barrierefreie digitale Informationen (WCAG)

→ Bei rechtzeitiger Berücksichtigung einfach und kostengünstig umsetzbar!

Beispiele: Außengestaltung des Fahrzeugs

Beispiele: Kontrastreiche Innenraumgestaltung

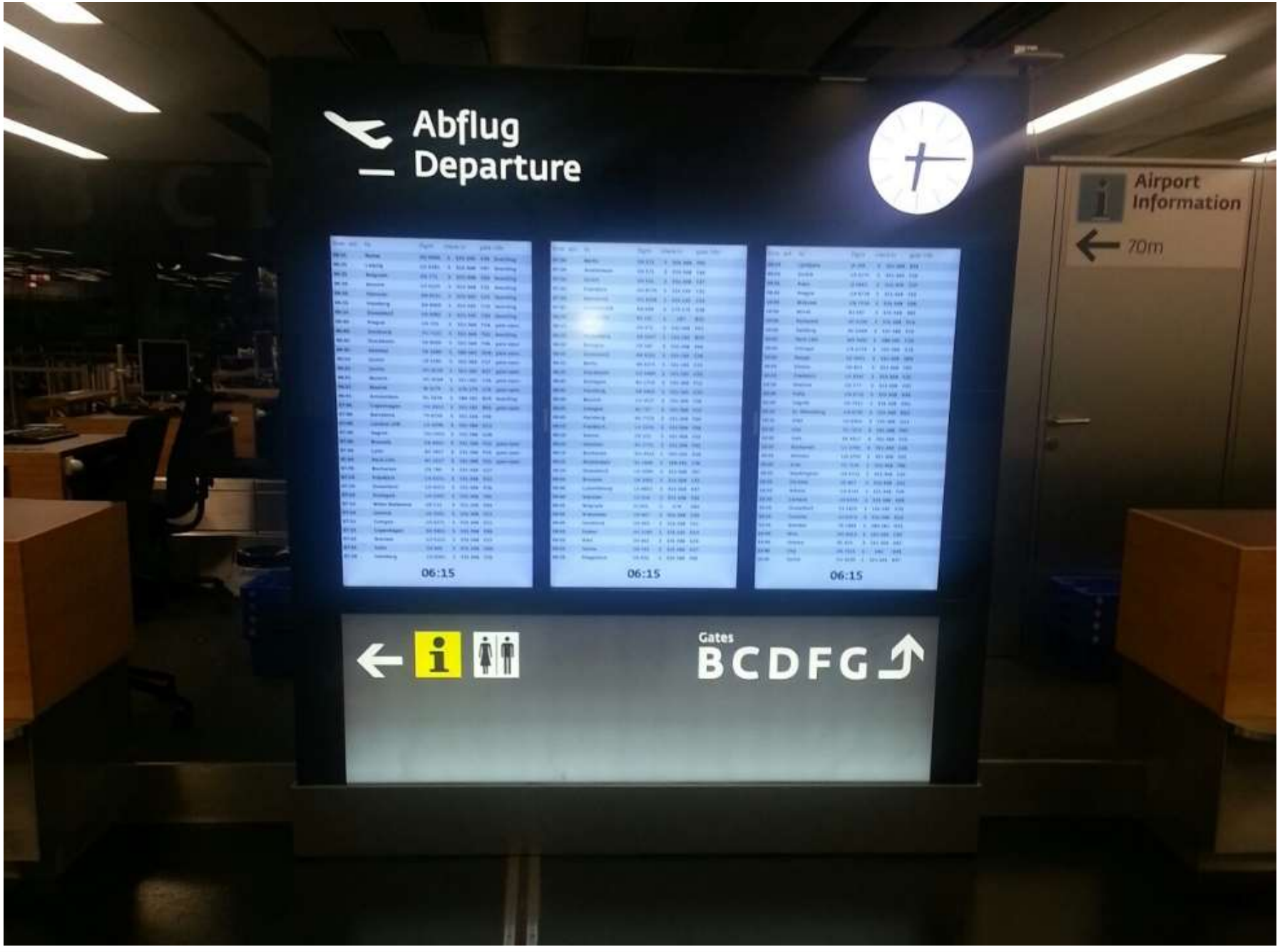
Beispiele: Zielanzeigen - Front und Seite

Beispiele:
Displays im Fahrzeug

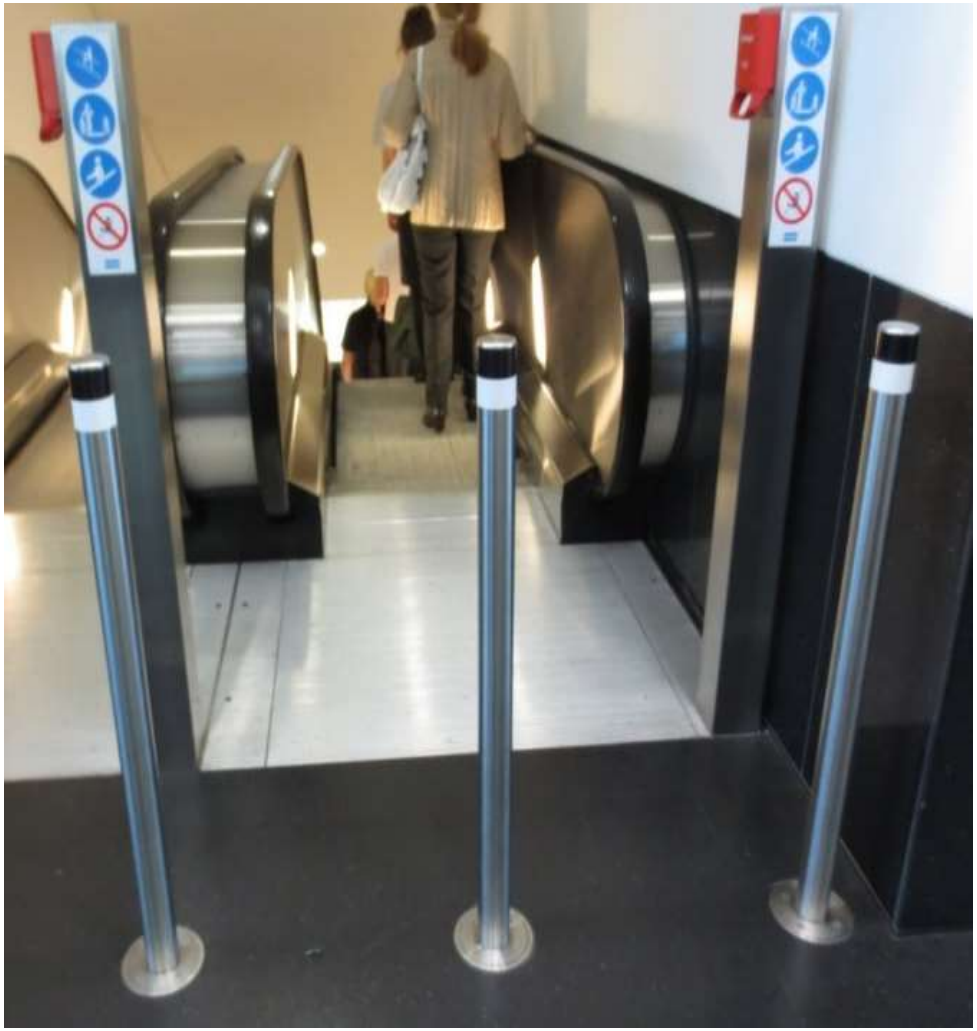
Beispiele:
Best practices an Bahnhöfen

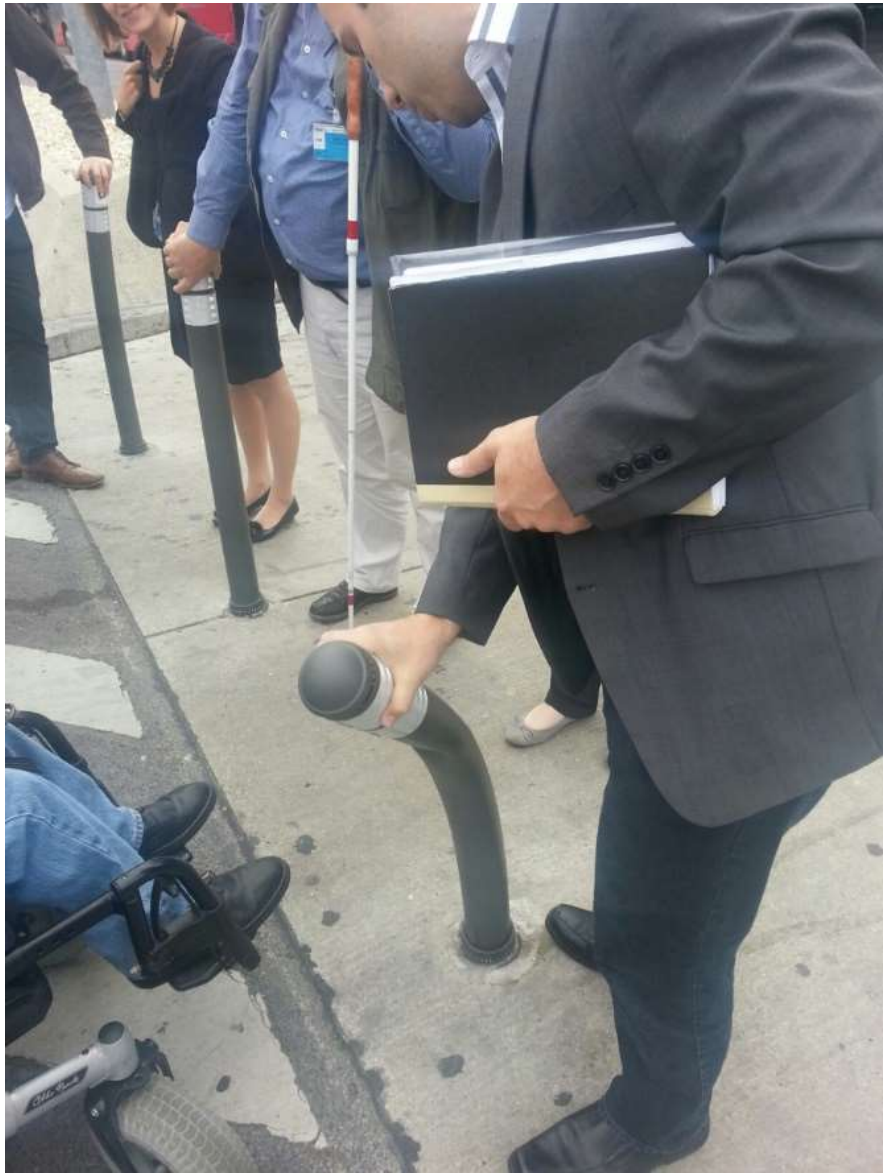
Beipiele:
Visuelles Leitsystem

Beispiele:
Annäherbare Monitore



Beispiele: Poller





Beispiele: Glasflächenkennzeichnungen

Beispiele: Barrierefreier Lift und Stiegenaufgang

Lift: taktile und akustische Elemente

Markierte Treppenstufen

Beispiele:
Annäherbare Monitore

Fazit

- Barrierefreiheit ist eine Chance zur Umsetzung universeller Funktionalität und damit eine Möglichkeit zur signifikanten Attraktivierung des öffentlichen Personenverkehrs.
- Maßnahmen in Barrierefreiheit sind essenziell für 15% der Menschen, sinnvoll für 40% und komfortabel für 100%. Es würde nie eine Maßnahme gefordert, die andere benachteiligte.
- Maßnahmen für blinde Menschen sind notwendig, da diese ansonsten praktisch gar nicht selbständig mobil wären.
- Maßnahmen für sehbehinderte Menschen verbessern die Nutzbarkeit für alle Passagiere und sind leicht umsetzbar.
- Bei allen Planungen und Neuentwicklungen sollten die Expertinnen und Experten aus dem Bereich der MmB frühzeitig einbezogen werden. Dies erhöht die Nutzbarkeit und spart Kosten.

Das dicke Ende:
Finden Sie den Rufknopf

Hier ist er!

Vielen Dank!

Institut für Transportwirtschaft und Logistik
Institute for Transport and Logistics Management

Assoziierter Professor
PD. Dr. Elmar Wilhelm M. Fürst

Welthandelsplatz 1, 1020 Vienna, Austria
T +43-1-313 36-4589
F +43-1-313 36-904589
elmar.fuerst@wu.ac.at