

# BARRIEREFREIE MOBILITÄT

**Themenschwerpunkt:  
Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz  
(BGStG)**



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*



# BARRIEREFREIE MOBILITÄT

Themenschwerpunkt

Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz  
(BGStG)

## VORWORT

Die Behindertenbewegung durchläuft wie die meisten Bewegungen einen Prozess der langsamen Wandlung. Zu Beginn der Aktivitäten stand die "Sichtbarmachung" der Lebenssituation behinderter Menschen, die bis dahin weitgehend unbeachtet blieb, im Mittelpunkt, mit Fragestellungen, "Wie leben behinderte Menschen", "Wie arbeiten und verbringen sie ihren Alltag", "Wie bewegen sie sich von einem Punkt zum anderen? Welche sozialen, psychologischen, technischen, juristischen und finanziellen Hindernisse behindern behinderte Menschen? Es war eine Zeit des Aufbruchs, der Grundlagenforschung, internationaler Konferenzen, spektakulärer Entwicklungen und großer Medienauftritte. Die ständig steigende Zahl älterer Menschen, die in der einen oder anderen Weise auch behindert sind, beschleunigte diesen Prozess. Diese Phase ging langsam in die Periode der konkreten Umsetzung über. Was zu tun wäre, wurde ausreichend erhoben und beschrieben, nun muss es umgesetzt werden.

Die Broschüre "Barrierefreie Mobilität" steht in einer Linie mit der Publikation "Straßenraum für alle" des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem Jahre 2003. "Straßenraum für alle" handelt von den Grundprinzipien behindertengerechter Planung. Zwischen 2003 und heute liegt die Inkraftsetzung des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG) am 1. Jänner 2006. Deshalb nimmt sich unser Ressort der Schwierigkeiten bei der Umsetzung behindertengerechter Planung vor dem Hintergrund des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes an. Das Zauberwort in den täglichen Verhandlungen heißt "Etappenplan". Dieser soll beschreiben, wie und bis zu welchem Zeitpunkt eine behindertengerechte Maßnahme umgesetzt werden muss.

"Barrierefreie Mobilität" nennt die juristischen und technischen Hindernisse bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Etappenpläne und beschreibt positive Beispiele einer gelungenen Kooperation zwischen Institutionen des Verkehrswesens und Behindertenorganisationen. Damit trotz vieler Etappen das gemeinsame Ziel nicht aus den Augen verloren geht: "Barrierefreie Mobilität".

# INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort .....	2
Inhaltsverzeichnis .....	3
Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – Das Schlichtungsverfahren im Bundessozialamt .....	4
BGStG & Verkehrsmittel – was bisher geschah! .....	6
Ist schon alles besser? .....	9
Österreichische Bundesbahnen .....	13
Sehbehinderte und blinde Menschen im öffentlichen Raum Rückblick und Ausblick .....	15
Stadt Graz auf dem Weg zur Barrierefreiheit .....	19
Planung und Gestaltung des Fahrzeugäußeren und der Einstiegssituation – Teilbereich: Erkennbarkeit des Einstiegs .....	22

## **BUNDES-BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ – DAS SCHLICHTUNGSVERFAHREN IM BUNDESSOZIALAMT**

“Ja, natürlich werden wir die Stufe am Eingang durch eine Rampe ersetzen...”. So lautete nur eine der zahlreichen Einigungen, die in Schlichtungsverfahren im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes beim Bundessozialamt herbeigeführt werden konnten.

Mit dem am 1.1.2006 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) und der Novellierung des Behinderteneinstellungsgesetzes (BEinstG) wurde nicht nur das Diskriminierungsverbot aufgrund einer Behinderung sowohl im Arbeitsbereich als auch in den übrigen Lebensbereichen in materielles Recht umgesetzt, sondern im Schlichtungsverfahren (§ 14 BGStG) auch ein niederschwelliger Zugang zu dessen Durchsetzung geschaffen.

Mit Spannung wurden daher ab 1. Jänner die ersten Schlichtungsbegehren erwartet. 130 wurden es 2006 schlussendlich. Weiters wurden in weit über 800 Einzelfällen Beratungen zu allen Bereichen des Behindertengleichstellungspakets geleistet.

Zwei Drittel der eingegangenen Anträge resultierten aus arbeitsplatzbezogenen Problemen. Hier mussten sich die Schlichtungsreferenten/innen in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle um Konsens zwischen Dienstnehmer/in und Dienstgeber/in bei Kündigungen oder Entlassungen bemühen. In der Hälfte der abgeschlossenen Fälle waren die Schlichtungspartner/innen leider zu keiner Einigung bereit.

Erfreulicher ist, dass nahezu zwei Drittel der abgeschlossenen Verfahren aus dem BGStG-Bereich (sonstige Lebensbereiche) mit einer Einigung der Schlichtungspartner/innen endeten.

Mehr als 60 % dieser Anträge gründen sich auf mangelnde Barrierefreiheit (bauliche, kommunikationstechnische oder sonstige). Davon sind über 65 % der Schlichtungsbegehren solche, die sich auf eine mangelnde bauliche Barrierefreiheit beziehen.

Trotz der Übergangsbestimmungen des § 19 BGStG, der ja eine etappenweise Möglichkeit der Geltendmachung mangelnder baulicher Barrierefreiheit vorsieht, konnten 75 % dieser Fälle einer Einigung zugeführt werden. Die in den abschließenden Vereinbarungen festgehaltene Beseitigung baulicher Barrieren (z.B. der Bau von Rampen) hat großteils schon stattgefunden.

## BUNDES-BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ – DAS SCHLICHTUNGSVERFAHREN IM BUNDESSOZIALAMT



*Verbesserungen im Bestellvorgang von  
rollstuhlgerechten Plätzen in Zügen*

Die elf den Bereich “Verkehr” betreffenden Schlichtungsverfahren sind in ihren Problemstellungen mannigfaltig. Die Verweigerung des Transports eines Rollstuhlfahrers durch einen Buslenker oder die behauptete Diskriminierung durch Beförderungsbedingungen sind nur zwei Beispiele. In sechs Fällen war eine Einigung leider nicht möglich. Drei Fälle konnten erfolgreich abgeschlossen werden und zwei Verfahren sind zur Zeit noch im Gange. Interessant war das Ergebnis in folgendem Fall: Eine Fluglinie sieht in ihren Beförderungsbedingungen für Rollstühle ein Maximalgewicht von 30 Kilogramm vor. Die (ausnahmsweise) Mitnahme einer Dame auf dem gebuchten Flug, die einen viel schwereren Elektrorollstuhl benützt, konnte zwar erreicht werden, die Streichung dieser Maximalgrenze aus den Beförderungsbedingungen leider nicht.

Positiv hervorzuheben ist, dass zum Beispiel Verbesserungen im Bestellvorgang von rollstuhlgerechten Plätzen in Zügen erreicht werden konnten. Auch konnten Lösungen für Fälle gefunden werden, in denen für verbilligte Fahrkarten (Aktionstickets) keine rollstuhlgerechten Plätze vorhanden waren.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich das Schlichtungsverfahren laut Umfragen als niederschwelliger Zugang zur Behindertengleichstellung sehr bewährt hat. Viele individuelle Problemstellungen konnten durch dieses Instrument ohne Beschreitung eines womöglich zeit- und kostenintensiven Klagewegs vorweg bereinigt werden.

*Bundessozialamt  
Tel.: 059988  
(österreichweit zum Ortstarif)  
[www.bundessozialamt.gv.at](http://www.bundessozialamt.gv.at)*

*Mag. Dietmar Hillbrand  
speziell zuständig für  
Fragen der Gleichstellung:*

*Tel. 0800 311 899, Fax 0800 311 699  
(gebührenfrei)  
SMS 0664 - 8574917  
(für gehörlose Menschen)  
e-mail: [gleichstellung@basb.gv.at](mailto:gleichstellung@basb.gv.at)  
[www.gleichundgleich.gv.at](http://www.gleichundgleich.gv.at)*

## BGSTG UND VERKEHRSMITTEL – WAS BISHER GESCHAH!

Mit dem Inkrafttreten des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG) am 1. Jänner 2006 hat der Gesetzgeber – unter anderem – die Betreiber öffentlicher Linienverkehre mit einem klaren Auftrag versehen:

Bis zum Ende des Jahres 2006 sollten sie, nach “Anhörung” der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR) Etappenpläne entwickeln um zu dokumentieren, wie sie bis zum Ablauf der verschiedenen im Gesetz definierten Fristen schrittweise die Barrierefreiheit ihres Angebots zu erreichen gedenken und ab 2007 mit der Umsetzung verfahren werden.



*Sämtliche Bedienelemente sollen für Rollstuhlfahrer erreichbar sein*

Im Zusammenhang mit dem “Anhörungsauftrag” machte die ÖAR ihrerseits Angebote zu beratenden Gesprächen, einerseits über die einschlägigen Fachverbände der wkö und andererseits durch direkte Kontaktnahme mit den Verkehrsmittelbetreibern.

Diese Gesprächsbereitschaft wurde unterschiedlich aufgenommen und zwar in allen denkbaren Abstufungen: Von freundlich - engagiert bis zur Gesprächsverweigerung.

Positiv überrascht haben vor allem die Betreiber von Bahn – und Straßenbahnlinien. Dabei stach hervor, dass insbesondere kleinere Anbieter konstruktiv und voller Enthusiasmus ans Werk gingen und zusätzlich noch besonders frühzeitig in Gespräche und gemeinsame Planungen eintraten.

Als Beispiel seien die “Raab-Oedenburger-Ebenfurter-Eisenbahnen AG (GySEV)” genannt, die mit ersten Vorgesprächen bereits 2005 begannen und daher auch als erste im August 2006 Etappenpläne vorlegen konnten. Bedingt durch besondere Schwierigkeiten an den Strecken der GySEV konnten einige der bahntypischen Lösungsansätze für Barrierefreiheit nur bedingt zum Einsatz kommen, neue, innovative technische Nachrüstungen wurden erdacht.

Als fruchtbar und im besten Sinn zum Wohle beider Seiten hat sich auch die Kooperation mit den “Linz AG Linien”, einem Straßenbahnbetreiber, entwickelt. In deren Folge wird sich,

## BGSTG UND VERKEHRSMITTEL – WAS BISHER GESCHAH!

nach mühevoller Kleinarbeit, eine historische Bergbahn (die Pöstlingbergbahn ist mit Steigungen bis zu 116 ‰ die steilste Adhäsionsbergbahn der Welt) nicht nur Barrierefrei zeigen, sondern auch, ausgerüstet mit den zeitgemäßen Sicherheitsausstattungen, besser an die Stadt angebunden, den Bedürfnissen eines modernen Straßenbahnbetriebs entsprechen

In Detailfragen, die mit den operativen Gesellschaften der ÖBB direkt ausdiskutiert werden konnten (Infrastruktur Betrieb AG, Infrastruktur Bau AG, Technische Services GmbH, Personenverkehr AG) waren beachtliche Fortschritte zu erzielen.

Viele Kilometer Blindenleitstreifen konnten bereits verlegt werden, es werden täglich mehr, neue, innovative akustische Orientierungshilfen ergänzen sie.

Nach umfangreichen Auswahlverfahren und vielen technischen Verbesserungen wurde ein neuer Bahnsteig – Hebelift auserkoren, 100 Stück gehen in Bestellung.

In wenigen Jahren wird die gesamte Doppelstock-Flotte umgebaut sein, ausgestattet mit Rampe und barrierefreiem WC.

Vorhandene Multifunktionswagen (“Fahrradwagen”) werden mit geeignetem WC und komfortablem Schlafabteil ausgerüstet – die ersten wurden bereits im Sommer 2007 fahrplanmäßig eingesetzt.

Bereits im Vorfeld zur Beschaffung der neuen “Railjet” Garnituren wurden behinderte Experten einbezogen, ein gutes, barrierefreies Fahrzeug ist zu erwarten.

Die Talent-Züge werden nun mit ausklappbaren Rampen nachgerüstet, so dass ihnen auf Bahnsteigen zwischen 38 cm bis 55 cm Bahnsteighöhe ein barrierefreier Einstieg testiert werden kann; das WC bleibt leider nach wie vor für viele Rollstuhlfahrer unbenutzbar, es ist nicht barrierefrei.

Etappenplan – Erstellungen von Bus-Linienbetreibern haben nur in jenen Fällen stattgefunden, in denen diese (städtische Anbieter) Straßenbahn- und Busangebote gleichzeitig fahren. Von großen, ausschließlichen, Bus-Linienbetreibern sind keine Etappenpläne bekannt.

Wäre Österreich nicht ein Land an der Donau und hätte es nicht viele Seen, müsste dieser Absatz nicht geschrieben werden. Von keinem einzigen der zahlreichen Anbieter der Seeschifffahrt und auch keinem jener, die Linienverkehre auf der Donau anbieten, wurde

## BGSTG UND VERKEHRSMITTEL – WAS BISHER GESCHAH!

bisher ein Etappenplan gesichtet. Das ist umso bedauerlicher, als die meisten Beschwerden behinderter Menschen, Verkehrsmittel betreffend, sich auf diese Beförderungsmittel beziehen. Immer wieder werden untaugliche Einstiege, zu wenige Bewegungsmöglichkeiten (horizontal und vertikal) im Schiff und ungeeignete WC's genannt.



*Ing. Eduard Riha Generalsekretär ÖAR*

Für den Flugverkehr sind ebenfalls keine Etappenpläne - Flughäfen und Fluglinien - bekannt, allerdings kann die starke Zunahme an konkreten Gesprächen festgestellt werden, etwa im Zusammenhang mit der Planung des Flughafenumbaus in Wien oder die Diskussion organisatorischer Fragen und die Personalschulung für Flughafen und AUA.

Zusammenfassend kann festgehalten werden: Das BGStG hat viele Dinge in Fluss gebracht, die Entwicklung hin zu mehr Barrierefreiheit im Verkehr ist eindeutig dynamischer geworden.

Für jene Betreiber allerdings, die sich bisher bedeckt und verschwiegen gehalten haben, ist in nächster Zukunft eine Fülle von Schlichtungsverfahren mit möglicher, anschließender Gerichtsanhängigkeit nicht auszuschließen.

Behinderte Menschen werden ihre Rechte leider nicht von allen – bedingt durch Problemeinsicht und bestehende Gesetzeslage – zugestanden bekommen, sondern mit Zähnen und Klauen verteidigen und erkämpfen müssen.

Eduard Riha  
Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR)  
Generalsekretär  
Die Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation vertritt  
als Dachorganisation 76 Behindertenverbände in Österreich mit  
insgesamt über 400.000 Mitgliedern.  
Stubenring 2/1/4  
1010 Wien  
Tel.: 01 5131533-0  
Fax: 01 5131533-150  
e-mail: [dachverband@oear.or.at](mailto:dachverband@oear.or.at)  
[www.oear.or.at](http://www.oear.or.at)

## IST SCHON ALLES BESSER?

Am 6. Juli 2005 wurde das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGStG) im Nationalrat beschlossen; am 1. Jänner 2006 trat es in Kraft. Was zeigt sich im Rückblick der letzten zwei Jahre?

Lange wurde um ein Behindertengleichstellungsgesetz gerungen. Es hat als Ziel, "die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen". Dieses wichtige Ziel soll mit einem Bündel von Maßnahmen erreicht werden.

Einerseits ermöglicht das Gesetz Schadenersatzklagen und verpflichtet andererseits Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Etappenpläne zur Schaffung der Barrierefreiheit vorzulegen und den Bund, bei der "Vergabe von Förderungen des Bundes" Barrierefreiheit vorauszusetzen.

Haben diese Maßnahmen gegriffen? Mit einem "Ja" oder einem "Nein" lässt sich diese Frage nicht beantworten. BIZEPS – Zentrum für Selbstbestimmtes Leben hat bisher rund 40 Schlichtungen begleitet bzw. dokumentiert und eine Menge von Erfahrungen sammeln können. Wie sieht es nun im Detail aus:

### Etappenpläne als Wunsch

"Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Verkehrsanlagen oder öffentlichen Verkehrsmitteln sind verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2006 nach Anhörung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation einen Plan zum Abbau von Barrieren für die von ihnen genutzten Einrichtungen, Anlagen und öffentlichen Verkehrsmitteln zu erstellen und die etappenweise Umsetzung vorzusehen", so heißt es im § 19 BGStG.

"Ein frommer Wunsch, mehr nicht", lautet nicht unerwartet das Resümee. Es ist natürlich hilfreich, wenn Betreiber genau überlegen, wie sie effizient Investitionen so tätigen, dass Barrierefreiheit geschaffen wird. Noch besser, wenn Behindertenorganisationen an diesem Prozess beteiligt werden. Doch leider gab es hier nur ein Anhörungsrecht, ohne eine wie auch immer geartete Verpflichtung auf Einigung. Auch ist nicht geregelt, was passiert, wenn diese Etappenpläne nicht eingehalten werden.

Dementsprechend war die Qualität der Etappenpläne sehr unterschiedlich und leider bemühten sich nur wenige Verkehrsanbieter ähnlich stark wie beispielsweise die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

## IST SCHON ALLES BESSER?

### Reihe von Schlichtungen

Das BGStG hat als oberstes Ziel gütliche Einigungen zu erzielen und Klagen möglichst zu verhindern. Daher ist bei vermeintlichen Diskriminierungen eine Schlichtung beim Bundessozialamt verpflichtend vorgesehen. Das Ziel von Schlichtungen sind Gespräche, die zu einer für beide Seiten befriedigenden Lösung führen.

Gerade im Verkehrsbereich kommen die im Gesetz genannten Übergangsbestimmungen zum Tragen. Natürlich können Verkehrsbetriebe nicht von heute auf morgen nur mehr barrierefreie Infrastruktur und Fahrzeuge anbieten. Deswegen wurden ihnen bei der Beschlussfassung Mitte 2005 Übergangsfristen (teilweise) bis ins Jahr 2016 zugebilligt. Trotzdem gab es schon eine Reihe von Schlichtungen mit Verkehrsbetrieben, weil sich behinderte Menschen diskriminiert fühlten.

Die Wiener Linien wurden wegen diskriminierender Beförderungsbestimmungen vorgeladen, weil in der U-Bahnlinie 6 – ohne sachlich nachvollziehbaren Grund – RollstuhlfahrerInnen eine Begleitperson vorgeschrieben wird. Die Wiener Linien wollen bis Ende 2007 ihre Beförderungsbedingungen ändern und es wird eine Einigung erzielt werden. Weiters läuft gegen die Wiener Linien eine Schlichtung wegen einer Beförderungsverweigerung.

Den Wiener Linien und der Salzburg AG wurde vorgeworfen, "Zivilbehinderte" tariflich ungleich wie "Kriegsbeschädigte" zu behandeln. Diese beiden Schlichtungen führten zu keiner Einigung.

Die ÖBB Personenverkehr AG sah sich gleich mit mehreren Schlichtungsanträgen konfrontiert. In einer Schlichtung kritisierte eine Rollstuhlfahrerin, dass Sie tagelang vorher einen Hublift anfordern muss, die ÖBB aber – in einem konkreten Fall – bei Zugausfall sie nicht verständigt haben. Die Schlichtung verlief sehr positiv und die ÖBB Personenverkehr AG änderte ihre Handlungsweise und verständigt nun bei Zugausfällen. Sie bezahlte auch einen Schadenersatz.

## IST SCHON ALLES BESSER?

Ebenfalls positiv verliefen zwei Schlichtungen, bei denen behinderte Menschen Mehrkosten gegenüber nicht behinderten Reisenden zurückforderten. Anlass waren Sparschienen-Angebote, die sehr günstig sind, bei denen aber häufig nicht barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese behinderten Personen mussten – obwohl sie das Angebot nutzen wollten – in andere Fahrzeuge ausweichen, die aber nicht im Sparschienen-Angebot enthalten waren und teilweise deutlich teurer kamen. Sie erhielten das zuviel bezahlte Geld zurück.

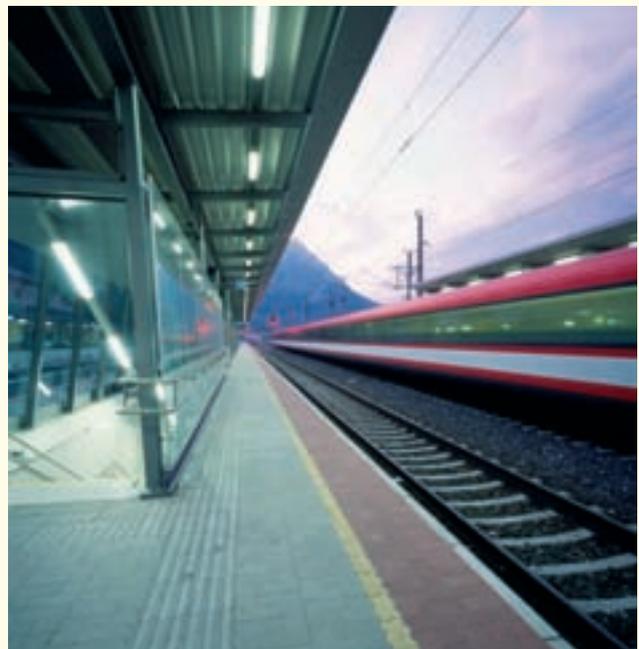
(Noch) keine Klagen

Knapp einer Klage entkommen sind die Wiener Lokalbahnen, die bewusst die Grenzen des Gesetzes ausgenutzt haben, was sie auch in der Schlichtungsverhandlung bestätigten. Es gelang den Wiener Lokalbahnen, 9 Tage vor Inkrafttreten des Gesetzes – nämlich am 22. Dezember 2005 von der zuständigen Magistratsabteilung – eine Art “Baugenehmigung” für nicht barrierefreie Niederflurstraßenbahnen zu bekommen. Eine Klage hätte in diesem Fall keinen Sinn gemacht, weil es knapp – aber doch – vor dem Schutz des Gesetzes passiert ist.

Ob der Postbus ähnlich viel Glück haben wird, ist noch nicht sicher. Rund 170 Hochflurbusse ohne Einstiegshilfe wurden seit 1. Jänner 2006 in Betrieb genommen. Laut im Jahr 2006 übermittelten Etappenplan sollen auch zwei Drittel der künftig beschafften Hochflurbusse für RollstuhlfahrerInnen nicht zugänglich sein. Dies veranlasste die Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation – als verbandsklageberechtigte Organisation – vor einer allfälligen Klage eine Schlichtung einzuleiten.

Erwähnenswert

Doch auch jenseits von Etappenplänen und Schlichtungen gab es erwähnenswerte Entwicklungen. Die ÖBB Personenverkehr AG begann, die Ausstattungsmerkmale von Fahrzeugen im Rahmen einer Vereinbarung mit Behindertenorganisationen außer Streit zu stellen.



*Bahnsteig ausgestattet mit taktiler Bodeninformation, gelben Sicherheitsstreifen und rotem Gefahrenbereich*

## IST SCHON ALLES BESSER?

Die ÖBB-ICE 4011 bekam vom BMVIT eine fortschrittliche Vorschreibung und RollstuhlfahrerInnen in Österreich steht nun das Fahrzeug offen. Es können - je nach Platzangebot – auch mehrere RollstuhlfahrerInnen mitfahren; was beispielsweise in Deutschland nicht praktiziert wird. Begründet wird dies klar mit den Gleichbehandlungsgrundsätzen des BGStG.

Die Zillertalbahn gab kürzlich bekannt, dass sie ab Fahrplanwechsel 2007/2008 die erste Eisenbahn Österreichs sein wird, die in jedem Regelzug RollstuhlfahrerInnen mitnehmen kann.

Auch wenn im Mobilitätsbereich in den nächsten Jahren noch sehr viel zu tun sein wird, eines ist sicher: Die Entwicklung zu deutlich mehr barrierefreien Verkehrsangeboten hat sich aufgrund der Gleichstellungsvorschriften massiv beschleunigt. Rückschritte – wie jener bei den Wiener Lokalbahnen – sind trotzdem nicht ausgeschlossen. Man wird wachsam bleiben müssen.

Martin Ladstätter

Gleichstellungsexperte von BIZEPS-Zentrum für Selbstbestimmtes Leben. Er war Mitglied der Arbeitsgruppe der Bundesregierung zur Schaffung des Gleichstellungspaketes und ist Vorstandsmitglied des Klagsverbandes zur Durchsetzung der Rechte von Diskriminierungsopfern.

BIZEPS - Zentrum für Selbstbestimmtes Leben

Kaiserstraße 55/3/4a, 1070 Wien

Tel.: 01 / 523 89 21, Fax: 01 / 523 89 21 20

e-mail: [office@bizeps.or.at](mailto:office@bizeps.or.at)

## ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs befördern die ÖBB mit Bus und Bahn 440 Mio. Menschen im Jahr oder 1,2 Mio. jeden Tag. Behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen, die ca. 20 bis 30 Prozent der europäischen Bevölkerung ausmachen, stellen für die ÖBB eine sehr wichtige Kundengruppe dar. Eltern mit Kindern und Kinderwägen, Kunden mit temporären Einschränkungen wie Gipsfuß, behinderte Menschen, Senioren usw. und deren Angehörige haben Anspruch auf einen barrierefreien Zugang zu Mobilitätsleistungen. Für die ÖBB ist es daher sehr wichtig, das Reisen für diese Zielgruppe stress- und barrierefrei zu gestalten und daher setzen wir jetzt und in Zukunft eine Fülle an Verbesserungen um. Als Grundlage für unsere Arbeit der nächsten Jahre dient der "Etappenplan Verkehr" gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, der in Zusammenarbeit von Experten der ÖBB-Gesellschaften nach Gesprächen mit Vertretern der Behindertenorganisationen erstellt wurde und die Bereiche Personennah- und Fernverkehr, Postbus, Infrastruktur (Bahnhöfe) und Homepage umfasst.

Der laufende Abbau jener Barrieren, mit denen mobilitätseingeschränkte Menschen heute noch konfrontiert sind, soll in 3-Jahresschritten bis 2015 erfolgen. Somit setzen wir als ÖBB bereits jetzt alles daran, während der Übergangsfristen, die im Behindertengleichstellungsgesetz festgeschrieben sind, vielfältige Maßnahmen umzusetzen. Bis spätestens 2015 wollen die ÖBB die Bahnhöfe in allen Bezirkshauptstädten und Bahnhöfe mit einer Frequenz von über 2.000 Reisenden pro Tag barrierefrei gestalten. Das sind 140 von 1000 Bahnhöfen, auf denen wir 75 Prozent aller Fahrgäste ein barrierefreies Reisen ermöglichen. Alleine im Infrastrukturbereich wurden in den letzten Jahren beispielsweise ca. 100 Kilometer Blindenleitsystem verlegt.

Die Anschaffung der barrierefreien Nahverkehrszüge Talent und Desiro sind weitere wichtige Schritte in Richtung barrierefreie Bahn. Bis Mitte 2009 werden alle Doppelstocksteuerwagen barrierefrei umgerüstet sein. Auch beim Postbus werden in den kommenden Jahren verstärkt Niederflerbusse und Überlandbusse mit Hebeliften angeschafft. Im Fernverkehr kommt ab 2008 der railjet zum Einsatz, der über fahrzeuggebundene Hebelifte und taktile Elemente im Zug verfügt.



*Barrierefreiheit kommt allen Bevölkerungsgruppen zugute*

## ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN



*Einen hohen Stellenwert im Umgang mit behinderten Menschen hat die Schulung des Personals*

Schließlich wird die Website der ÖBB auf den Standard WAI-AA umgestellt, wodurch auch sehbehinderte Menschen uneingeschränkter Zugang zum umfassenden Informations- und Buchungsportal [www.oebb.at](http://www.oebb.at) erhalten.

Sämtliche Investitionen können eines jedoch nicht ersetzen: die persönliche Hilfestellung durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die auf die Bedürfnisse von mobilitäts eingeschränkten Menschen eingehen. Daher lernen die KollegInnen mit Kundenkontakt in Spezialtrainings des Österreichischen Zivil-Invalidenverbands direkt von Menschen mit Behinderung, welche Probleme diese im Alltag und auf einer Reise zu bewältigen haben und wie man sie dabei optimal unterstützen kann.

Alle diese Maßnahmen orientieren sich an einem zentralen Ziel: die Attraktivität der ÖBB als Reiseanbieter für mobilitäts eingeschränkte Menschen kontinuierlich zu erhöhen.



*ÖBB-Konzernkoordinator  
Barrierefreiheit  
Reinhard Rodlauer*

Reinhard Rodlauer  
ÖBB Holding AG  
Konzernkoordination Barrierefreiheit  
Vienna Twin Tower Turm West  
Wienerbergstraße 11  
A 1100 Wien  
Tel. +43 1 93000 44047  
Fax +43 1 93000 838 44047  
Mobil +43 664 617 41 79  
e-mail: [reinhard.rodlaue@oebb.at](mailto:reinhard.rodlaue@oebb.at)  
[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

# SEHBEHINDERTE UND BLINDE MENSCHEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM RÜCKBLICK UND AUSBLICK

## Mobilität und Selbstbestimmung

Mobilität ist eine unerlässliche Anforderung an die Mitglieder unserer heutigen modernen Gesellschaft. Eingeschränkte Mobilität bedeutet für die davon betroffenen Menschen oftmals eine massive Beeinträchtigung ihrer beruflichen und gesellschaftlichen Möglichkeiten. Vor allem Menschen mit Behinderung sind in unserer zwar technisierten, lange aber noch nicht menschengerechten Umwelt nach wie vor mit großen Problemen konfrontiert.

Für selbstbestimmtes Leben ist eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes und die ungehinderte Benützung moderner und sicherer öffentlicher Verkehrsmittel sowie von Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. Geschäfte, öffentliche Dienststellen, Arztpraxen, Apotheken, WC-Anlagen, Sportanlagen, Bibliotheken, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Gastronomie und Hotellerie) ein unbedingtes Erfordernis.

Um Fehlplanungen und damit unnötig hohe Kosten sowie Zwangsbeglückungen zu vermeiden, ist die Beachtung der gesetzlichen sowie normativen Bestimmungen erforderlich, sowie eine Einbindung der behinderten Menschen und deren Vertretungen bereits während der Planungsphase der Projekte zweckmäßig. Nachrüstungen sind, sofern überhaupt möglich, um wesentliches aufwendiger.

## Barrieren und Gefahrenquellen

Die derzeit laufenden Harmonisierungsbestrebungen der unterschiedlichen Baugesetze bzw. Bautechnik-Gesetze (Bauordnungen) der neun österreichischen Bundesländer wären ein wesentlicher Schritt in Richtung barrierefreies Planen und Bauen.

Trotz der bereits jahrzehntelangen Bestrebungen für barrierefreies Bauen und zweifellos erzielter Erfolge sind im öffentlichen Raum und in öffentlich zugänglichen Einrichtungen nach wie vor Barrieren vorhanden, die für zahlreiche Menschen unüberwindbar sind, unter Umständen sogar Verletzungsgefahr bedeuten.

## SEHBEHINDERTE UND BLINDE MENSCHEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM RÜCKBLICK UND AUSBLICK

Für sehbehinderte und blinde Menschen sind Hindernisse nicht nur eine Mobilitätseinschränkung, sondern stellen darüber hinaus oftmals eine Gefahrenquelle dar. Nicht behindertengerechte Architektur, mangelhafte Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen sowie extremer Verkehrslärm usw. sind Probleme, mit welchen sehbehinderte und blinde Menschen auf ihren täglichen Wegen konfrontiert werden.



*Der Postkasten ist mit einem Sockel versehen, um ein mögliches Unterlaufen mit dem Langstock zu vermeiden*

Sehende Personen können Gefahren und Hindernisse fast immer rechtzeitig erkennen, eine Reaktion ist ihnen in den meisten Fällen möglich, auch wenn für sie ein Hindernis eine unüberwindliche Barriere bedeutet. Sehbehinderte Menschen können Hindernisse und Gefahren nur eingeschränkt, blinde Menschen nur mit Hilfe des Langstockes in Bodennähe erkennen.

Schlechte Lichtverhältnisse und mangelnder Kontrast sind für sehbehinderte Menschen im öffentlichen Raum oftmals ein großes Problem. Masten, Stangen mit Verkehrszeichen, Poller und nicht ausreichend gekennzeichnete Glasflächen usw. führen oft zu schmerzhaften Zusammenstößen, unter Umständen sogar zu Verletzungen, die z.B. durch kontrastreiche rot-weiß-rote Bänderung bzw. kontrastierende Streifen mit unterschiedlichen Farbkombinationen vermieden werden könnten.

Die Erkennbarkeit von Hindernissen und Gefahrenquellen ist für blinde Menschen auf den bodennahen Tastbereich des Langstockes beschränkt, deshalb ist für diese Personengruppe ein im Rumpf- bis über den Kopfbereich von Hindernissen (z.B. unter 2,20 m montierte und nicht gegen das Unterlaufen abgesicherte Straßenverkehrszeichen, abstehende Gerüstteile, frei tragende Treppen) freier Bewegungsraum unbedingt erforderlich, um die Verletzungsgefahr zu minimieren.

Entsprechendes Problembewusstsein bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes der Planung und dem Bau öffentlicher Einrichtungen sowie die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen und ÖNORMen verbessert jedenfalls die Situation behinderter Menschen.

# SEHBEHINDERTE UND BLINDE MENSCHEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM RÜCKBLICK UND AUSBLICK

## Öffentlicher Verkehr

Sehbehinderte und blinde Menschen sind auf die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen. Korrekte und gut verständliche Stationsansagen sind für sehbehinderte und blinde Menschen eine wichtige Orientierungshilfe. Bei städtischen Verkehrsunternehmen und der ÖBB sind Stationsansagen meist schon Standard, bei zahlreichen Busunternehmen derzeit jedoch noch nicht. Für die akustische Information sehbehinderter und blinder Fahrgäste über das Liniensignal und Fahrziel von Straßenbahn und Bus sind noch die Ausarbeitung und Umsetzung technischer Lösungen erforderlich.

## Akustische Ampeln, taktile Bodeninformationen

Die Ausstattung neuer und Nachrüstung alter Verkehrslichtsignalanlagen mit Blindenakustik trägt wesentlich zur Selbstständigkeit sehbehinderter und blinder Menschen im öffentlichen Raum bei. In Wien sind durch die vom Ressort Stadtentwicklung und Verkehr in den letzten Jahren getroffenen Maßnahmen bereits mehr als ein Viertel der Ampelanlagen mit Blindenakustik ausgestattet. Taktile Bodeninformationen im Bereich der Kreuzungen, auf großen Plätzen sowie auf Bahnsteigen sind ein wichtiges Element in der Wegekette für sehbehinderte und blinde Menschen.



*Die taktile Bodeninformation führt bei Kreuzungen zur Ampelanlage*

## SEHBEHINDERTE UND BLINDE MENSCHEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM RÜCKBLICK UND AUSBLICK

### Ausblick



Die Berücksichtigung von technisch abgesicherten Erfahrungswerten wie z.B. Tastbarkeit von taktilen Boden- und Handlaufinformationen, optischen Kontrasten, im speziellen die Materialwahl für die verschiedenen Einsatzgebiete sind Aufgaben, die in Zukunft wesentliche Beachtung erfordern, um technische Fehlentwicklungen möglichst rasch unterbinden zu können.

Möglichst einheitliche Regelungen für das Bundesgebiet sowie eine analoge Ausführung der Systeme können in Zukunft wesentlich zur Verbesserung der Mobilität sehbehinderter und blinder Menschen beitragen.

Wolfgang Kremser  
Leiter des Gemeinsamen Gremiums für Verkehr, Mobilität und Infrastruktur  
(Verkehrsgremium) der Sehbehinderten- und Blindenorganisationen der  
Ostregion (Wien, NÖ und Bgld).  
Neilreichgasse 99/9/12  
A-1100 Wien

e-Mail: [wolfgang.kremser@gmx.at](mailto:wolfgang.kremser@gmx.at)  
Homepage: <http://kremser.wonne.cc>  
"Sehbehinderte und blinde Menschen in Österreich - Probleme und  
Lösungen"

Tel. Festnetz: (+43) 01 604 13 58 (Anrufbeantworter)  
Tel. Mobil: (+43) 0 664 25 45 999

## STADT GRAZ AUF DEM WEG ZUR BARRIEREFREIHEIT



*Barrierefreier Eingangsbereich  
Kunsthhaus mit taktilem  
Tastmodell und Leitlinien*

Barrierefreies Bauen hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Gab es früher nur vereinzelt Lösungen und Ansätze für eine hindernisfreie Umgebung, so ist barrierefreies Bauen heute durch mehr Verständnis, aber vor allem durch geänderte gesetzliche Grundlagen, wie z.B.: das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, viel stärker in der Gesellschaft verankert. Zusätzlich wird durch die demographische Altersentwicklung eine hindernisfreie Gestaltung des öffentlichen Raumes unabdingbar.

Die Stadt Graz arbeitet seit 1985 systematisch am Abbau von Hindernissen und Barrieren, durch politische Beschlüsse und Installation einer Fachstelle für Barrierefreies Bauen in der Stadtbaudirektion. Als eine ihrer Hauptaufgaben sieht die

*Barrierefreier Zugangsbe-  
reich Kunsthhaus mit Leitli-  
nien und automatischer  
Türe mit Kennzeichnung  
der Aufschlagsrichtung*



*Barrierefreier Zugang zur  
Straßenbahnhaltestelle  
über Aufzug, Treppe mit  
Stufenmarkierung und  
Handlaufverlängerungen*



## STADT GRAZ AUF DEM WEG ZUR BARRIEREFREIHEIT



*Barrierefreier Weg mit Tastkante und Treppe für ALLE Menschen zur Straßenbahnhaltestelle.*

Fachstelle die Beratung von Ämtern, Planern und Architekten sowie von Menschen mit Behinderungen. Auf Grund der langen Erfahrung wurde erkannt, dass bauliche Barrieren meistens nicht mit Absicht errichtet werden, sondern oft das Ergebnis fehlender Sachkenntnis sind. Grundlage einer barrierefreien Planung ist das Erkennen von Barrieren und das Wissen um die Anforderungen von Menschen in ALLEN Lebenslagen. Unter Berücksichtigung der baulich ergonomischen Anforderungen für Menschen mit Behinderungen erstellt das Referat Planungsgrundlagen und technische Richtlinien für Barrierefreies Bauen. Diese Planungsgrundlagen bringen Architekten und Planern die Standards des Barrierefreien Bauens in einer für sie verständlichen technischen Sprache näher. Die Arbeit der Fachstelle bildet die Grundlage für einen flächendeckenden Abbau von Hindernissen.

Im öffentlichen Raum der Stadt Graz sind Gehsteigabsenkungen und taktile Leitlinien bereits ein alltäglicher Anblick. Von den abgesenkten Gehsteigen profitieren nicht nur Rollstuhlfahrer, auch älteren Menschen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen und Personen mit Kinderwägen wird dadurch eine sichere und selbstständige Teilnahme am öffentlichen Leben ermöglicht. Dadurch wurde auch das Vorurteil, Barrierefreies Bauen dient nur Menschen im Rollstuhl, entkräftet. In den letzten Jahren wurden verstärkt Fußgängerampeln

## STADT GRAZ AUF DEM WEG ZUR BARRIEREFREIHEIT

mit Akustik ausgestattet, sodass heute in Graz 50% der Fußgängerampeln über akustische Signale verfügen. Durch diese Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip (akustisch und visuell) wird auch der zunehmend größer werdenden Gruppe der Menschen mit altersbedingten Sinnesbehinderungen eine sichere Querung von Straßen ermöglicht.



*Bodenleitlinien mit Nullabsenkung bei Fußgängerübergang*

Obwohl Barrierefreies Bauen in Graz bereits eine lange Tradition aufweist, sind Impulse immer wieder wichtig und notwendig. So stand Graz 2003 als Kulturhauptstadt Europas unter dem Motto "Kultur für ALLE Menschen" und somit wurde besonders auf die barrierefreie Zugänglichkeit der neuen Kulturbauten geachtet. Die dabei sensibilisierten Planer und Architekten berücksichtigen nun auch bei Folgebauten das barrierefreie Bauen.

Ein weiterer Impuls ist das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (2006), wo die barrierefreie Zugänglichkeit zu Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gefordert wird. Dadurch wird es einfacher, Planer und Bauherren auch im öffentlichen Straßenbereich für Barrierefreies Bauen zu motivieren. Somit werden barrierefreie Pilotprojekte zu Standardlösungen, die langfristig flächendeckend umgesetzt werden. Beispiele dafür sind die für ALLE zugänglichen Haltestellen der neugebauten Straßenbahnverlängerungen in Graz.

Eine erfolgreiche Umsetzung des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (2006) wird aber davon abhängen, wie stark Menschen mit Behinderung die Teilnahme am öffentlichen Leben einfordern. Indikator für eine barrierefreie Umgebung ist die Teilhabe von ALLEN Menschen im öffentlichen Raum.

Stadtbaudirektion Graz  
Referat für barrierefreies Bauen  
Referatsleiterin: DI Constanze Koch-Schmuckerschlag  
DI (FH) Oskar Kalamidas  
Bauamtsgebäude 8.Stock

Europaplatz 20  
8011 Graz  
Tel.: +43/316/872-3508  
Fax: +43/316/872-3509

e-mail: [constanze.koch-schmuckerschlag@stadt.graz.at](mailto:constanze.koch-schmuckerschlag@stadt.graz.at)  
[www.barrierefrei.graz.at](http://www.barrierefrei.graz.at)

# PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS

## Einleitung

In meiner Diplomarbeit “Barrierefreie Schienenfahrzeuge des ÖPNV” (TU Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, September 2005) habe ich die Planung und Gestaltung von Schienenfahrzeugen in Hinblick auf deren barrierefreie Benützung aus folgenden 3 Blickwinkeln behandelt:

- 1) Planung und Gestaltung des Fahrzeugäußeren und der Einstiegssituation
- 2) Planung und Gestaltung des Fahrzeuginnenraums
- 3) Planung und Gestaltung der Informationen am und im Fahrzeug sowie entlang der gesamten Wegekette

Der Fokus lag dabei auf dem öffentlichen Personennahverkehr. Vieles des in dieser Arbeit Gesagten kann aber sinngemäß auch auf Autobusse bzw. auf den Personenfernverkehr angewandt werden, dies gilt insbesondere für den hier vorgestellten Auszug aus dem Kapitel 7.1 “Erkennbarkeit des Einstiegs”.

Ich habe dieses Thema als Beispiel deshalb ausgesucht, weil es sehr gut verdeutlicht, wie auch ohne nennenswerten finanziellen Aufwand allein durch sorgfältige Planung und Gestaltung sehr große und positive Wirkungen erzielt werden können. Außerdem lässt sich anhand des Unterthemas “Werbung” eindrucksvoll demonstrieren, dass mangelnde Sachkenntnis (bzw. das Fehlen eben jener Planungssorgfalt) katastrophale Auswirkungen zur Folge haben können.

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS

### Das Problemfeld

Was für gut Sehende zunächst trivial klingen mag, stellt für viele ein unnötiges Hindernis dar, nämlich die Frage: „Wo befindet sich der Einstieg ins Fahrzeug?“

Hier ein Negativbeispiel, um dies zu verdeutlichen



*Das Fahrzeug steht in der Station, alle Türen sind verschlossen.*

*Die Glasflächen der Fenster und der Türen sind annähernd gleich gestaltet in Form und Größe. Die Lackierung ist einheitlich über das gesamte Fahrzeug hinweg, ohne markante Durchbrechung des Musters. Es gibt keinerlei farbliche Akzente im Bereich der Türen.*

*Unter diesen Umständen ist kaum auszumachen, wo die Einstiege liegen.*

*(Beispiel: Straßenbahn Mailand)*

Foto Quellnachweis:

[www.railfaneurope.net/pix/it/trams/Milano/7000-Eurotram/7006-orefici.jpg](http://www.railfaneurope.net/pix/it/trams/Milano/7000-Eurotram/7006-orefici.jpg)

Photo by Alessio Pedretti - May 2002 - Milan - Italy

[pedretti.alessio@tiscalinet.it](mailto:pedretti.alessio@tiscalinet.it)

Zur richtigen Gestaltung der Erkennbarkeit des Einstiegsbereichs stehen folgende Elemente zur Verfügung:

- a) Größe, Form und Struktur der Fenster- und Türflächen
- b) Optische „Durchbrechung“ von längsgeführten Elementen
- c) Farbliche Gestaltung (Lackierung)

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS

### a) Größe, Form und Struktur der Fenster- und Türflächen



Hier gehen Fenster und Türflächen nicht nahtlos ineinander über, sondern sind deutlich voneinander abgesetzt. Es gibt eine klare Anordnungsstruktur:

Tür – Fenster – Tür – Fenster – etc.

(Beispiel: Straßenbahn Grenoble)

Foto Quellnachweis:  
copyright: Ernst Lung (BMVIT)

Insbesondere Personen mit Sehbehinderungen benötigen klare Formen und Kontraste zur Orientierung. Die Fensterflächen sollten sich daher deutlich von den Türflächen unterscheiden. Dies kann sowohl durch eine unterschiedliche Größe der Glaselemente - sowohl in Höhe und Breite – als auch durch unterschiedliche Formgebung – im wesentlichen eckig, rund, halbrund, oval – erfolgen. Auch eine klare Anordnungsstruktur (Abfolge von Türen und Fenstern) erleichtert das Erkennen der Einstiege.

Allerdings ist zu beachten, dass ein sehr hoher Anteil von Glasflächen an der Gesamtaußenfläche des Fahrzeugs ein ernstzunehmendes Problem aufwirft. Denn aufgrund der großen Glasflächen können sich Reflexionen so stark auswirken, dass sich dem Betrachter ein “optisches Chaos” darbietet, d.h. die Anordnungsstruktur von Fenstern und Türen durch die starken Reflexionen unkenntlich wird. Die Lackierung muss in solchen Fällen auf jeden Fall matt ausgeführt werden und darf nicht noch zusätzliche Reflexionen erzeugen. Ebenso ist auf reflexionsarmes Glas zu achten.

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS



*Eine deutliche Hervorhebung kann auch dadurch erreicht werden, dass die Türen bis hinunter zur Einstiegskante als Glaselement ausgeführt werden, die Fenster hingegen nur bis maximal etwa 60 - 70 cm über die Einstiegskante hinunterreichen.*

*(Beispiel: Straßenbahn "Citadis", Grenoble)*

*Foto Quellnachweis:  
copyright: Ernst Lung (BMVIT)*

Natürlich sind große Glasflächen oft gewünscht, um die Attraktivität des Verkehrsmittels zu steigern, die Fahrgäste haben einen guten Ausblick. Dieser Sightseeing Effekt ist einerseits für Touristen interessant, aber auch die Bewohner der Stadt können sich "heimischer" fühlen. Außerdem wird durch große Glasflächen der sehr positive Effekt einer besseren Beleuchtung im Innenraum erreicht. Große Glasflächen erlauben weiters besseren Einblick ins Fahrzeuginnere. Fahrgäste, die auf Sitzplätze oder Freiflächen (Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad, großes Gepäck, etc.) angewiesen sind, können so schon vor dem Einsteigen deren Verfügbarkeit leichter erkennen und ggf. einen besser geeigneten Einstieg auswählen. Gleichzeitig bewirken große Glasflächen bei starker Sonnenstrahlung aber ein enormes Aufheizen des Innenraums, welchem selbst bei Verwendung von Klimaanlage und getönten Scheiben nur bedingt beizukommen ist.

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS

Dieses Beispiel verdeutlicht gut, wie wichtig es ist, die einzelnen Aspekte bei der Fahrzeuggestaltung aufeinander abzustimmen und wie unterschiedlich die prinzipiellen Gestaltungsmöglichkeiten sind. Große Glasflächen sind also durchaus sinnvoll, man muss sich nur der Grenzen bewusst sein.

### b) Optische “Durchbrechung” von längsgeführten Elementen

Schienenfahrzeuge sind in ihrem Gesamterscheinungsbild linienhafte Gebilde. Diese “natürliche Form” wird häufig durch das Muster der Lackierung bzw. einzelne, aufgetragene Längslinien unterstrichen.



Die Ausführung dieser Gestaltungselemente ist dabei leider (ebenso) häufig derart, dass diese Längsführung nicht an den Einstiegen unterbrochen wird, sondern ununterbrochen über den gesamten Waggon bzw. das gesamte Fahrzeug erfolgt.

Foto Quellnachweis: [wikipedia.de\\_Autor Sebastian Terfloth](http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:ICE_3_Fahlenbach.jpg)  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:ICE\\_3\\_Fahlenbach.jpg](http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:ICE_3_Fahlenbach.jpg)

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS

Ein sehr gutes Beispiel für eine Durchbrechung zeigt beispielsweise der ULF in Wien.



*Der konstruktionsbedingt hervorstechende Kasten für das Portalfahrwerk wurde vollständig einfarbig (hellgrau) gehalten und erzeugt dadurch eine optische Segmentierung des Fahrzeugs. Innerhalb jedes Segments verjüngen sich die roten Linienelemente zur Mitte hin, um zusätzlich auf den Einstieg aufmerksam zu machen, die Form der Glaselemente passt sich dementsprechend an.*

Foto Quellenachweis:

Copyright: Roman Kirnbauer (BMVIT)

### c) Farbliche Gestaltung (Lackierung)

Durch die farbliche Gestaltung lassen sich vor allem mit recht einfachen Mitteln gute Ergebnisse erzielen.

Mithilfe der Lackierung hat man vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten und zwar sowohl durch farbliche Akzentuierung als auch durch eine "aufgemalte" Strukturierung. In vielen Fällen sind die zu verwendenden Farben dabei durch die Stadtfarben bereits vorgegeben. Diese Stadtfarben weisen in der Regel gute Kontraste auf. Durch Verwendung der Stadtfarben wird das Fahrzeug gleichzeitig als "Werbeträger" für die Stadt bzw. deren Politik genützt, dient somit als Identifikationssymbol für die Bevölkerung und trägt dazu bei, das Image der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern und zu stärken. Der beabsichtigte Effekt ist also, das öffentliche Verkehrsmittel als prägendes Element des Stadtbildes zu gestalten.

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS



Die Gestaltung der Straßenbahn in Stockholm kann hinsichtlich der Erkennbarkeit des Einstiegs als optimale Lösung angesehen werden. Der gesamte Einstiegsbereich ist blau eingefärbt und hebt sich kontrastreich vom übrigen, weiß gefärbten Fahrzeug ab. Die Glaselemente der Türen heben sich in Form und Größe deutlich von den übrigen Fensterreihen ab. (Einzig die Türtaster sollten evtl. optisch etwas deutlicher hervortreten.) Das gesamte Fahrzeug hat eine - mit einfachen Mitteln erreichte - klare und sofort erkennbare Struktur. Außerdem zeigt dieses Beispiel, dass eine optische Gestaltung, welche die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllt, sehr wohl auch ästhetischen Ansprüchen genügen kann.

---

Foto Quellnachweis: [www.trainweb.org/railphot/Laponie/1399-0015-030907w.jpg](http://www.trainweb.org/railphot/Laponie/1399-0015-030907w.jpg)

© Pierre-Noël Rietsch, Hinwil (CH) 1999-2008

contact: [pnrzh@Hotmail.com](mailto:pnrzh@Hotmail.com)

### Werbung

Als äußerst kontraproduktiv für eine barrierefreie Gestaltung kann sich das unbedachte Aufbringen von Werbung am Fahrzeugäußeren erweisen. In BÖHR03 wird dies treffender Weise als “Behinderung durch Kommerz und Gedankenlosigkeit” bezeichnet. Zur Verdeutlichung zwei Beispiele:

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS



*“Tarnung” des Einstiegs durch großflächige Werbung*

---

Foto Quellenachweis:

Dietmar Böhlinger: „Barrierefrei für Blinde und Sehbehinderte – Beiträge zum Bauen und Gestalten“, Heft 2, Verein zur Förderung der Blindenbildung (VzFB), Hannover 2003



*“Strukturauflösung”*

---

Foto Quellenachweis:

[www.lrta.info/photos/images/au-melb01.jpg](http://www.lrta.info/photos/images/au-melb01.jpg)

To contact the Editor of Tramway & Urban Transit: [editor@lrta.org](mailto:editor@lrta.org)

## PLANUNG UND GESTALTUNG DES FAHRZEUGÄUSSEREN UND DER EINSTIEGSSITUATION – TEILBEREICH: ERKENNBARKEIT DES EINSTIEGS

Problematisch sind vor allem Großflächenwerbungen an der Außenseite von Fahrzeugen, in die auch die Fenster bzw. Türen einbezogen werden. Laut ÖPNV03 wird hierbei von Fahrgästen der unzureichende Einblick von außen in das Fahrzeuginnere bemängelt, da z.B. nicht erkennbar ist, ob und wo noch Sitzplätze frei sind.

Das bedeutet jedoch keineswegs, dass Werbungen auf Schienenfahrzeugen prinzipiell abzulehnen sind. Gezielt und maßvoll eingesetzt können sie durchaus zur optischen Strukturierung des Fahrzeuges beitragen, wie die folgenden Beispiele zeigen:



*Maßvolle Werbung auf Schienenfahrzeugen*

*Foto links Quellenachweis: Copyright: Ernst Lung (BMVIT)*

*Foto rechts Quellenachweis:*

*Werbeprospekt der Fa. Profilbeton*

Es ist aber auf jeden Fall darauf zu achten, dass durch Werbungen die für die Fahrgäste notwendigen Informationen und Bedienungseinrichtungen nicht “überstrahlt” oder gar verdeckt werden.

Die E DIN 3297538 gibt dazu unmissverständlich an:

“Die Erkennbarkeit der Bedienelemente darf nicht durch Werbung beeinträchtigt werden; das gilt insbesondere für Türöffner von Fahrzeugtüren.

DI Roman Kirnbauer  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)  
Abteilung V/Infra 5  
Radetzkystraße 2, A-1030 Wien  
Telefon: (+43 1) 711 62 65 -0  
e-mail: roman.kirnbauer@bmvit.gv.at

Literatur:

BÖHR03 - Dietmar Böhringer: "Barrierefrei für Blinde und Sehbehinderte – Beiträge zum Bauen und Gestalten", Heft 2, Verein zur Förderung der Blindenbildung (VzFB), Hannover 2003

E DIN 32975 - "Optische Kontraste im öffentlich zugänglichen Bereich" – Entwurf, Deutsches Institut für Normung e.V., Berlin 2004

ÖPNV03 - "Barrierefreier ÖPNV in Deutschland", Verein Deutscher Verkehrsunternehmer (VDV), Düsseldorf 2003

## **Impressum**

### **Medieninhaber und Herausgeber**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT),  
Radetzkystraße 2, A-1031 Wien

### **Redaktion und fachliche Betreuung**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT),  
Radetzkystraße 2, A-1031 Wien

### **Recherche und Text**

Mag. Liliana Prerowsky, DI Helge Molin, DI Roman Kirnbauer,  
DI Franz Schwammenhöfer

### **Grafik, Layout und Satz**

Karin Bolter, Apropos Creativ Werbeagentur, Oberfeldstraße 8/8, A-6811 Göfis

### **Fotos**

W. Rodlauer, W. Kremser, A. Pedretti, E. Lung, A. Drucker, S. Terfloth,  
DI R. Kirnbauer, P-N. Rietsch, D. Böhringer, [www.lrta.info](http://www.lrta.info)

### **Druck**

Holzhausen Druck & Medien GmbH, Holzhausenplatz 1,  
A-1140 Wien, April 2008, Auflage: 3.000

## **Wir danken für die fachliche Mitarbeit und Unterstützung**

(In Reihenfolge der Beiträge)

Mag. Dieter Hillbrand (Bundessozialamt), Eduard Riha (Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation, ÖAR), Martin Ladstätter (BIZEPS - Zentrum für Selbstbestimmtes Leben), Wolfgang Rodlauer (ÖBB), Wolfgang Kremser (Gemeinsames Gremium für Verkehr, Mobilität und Infrastruktur der Sehbehinderten- und Blindenorganisationen der Ostregion Wien, NÖ und Bgld), DI Constanze Koch-Schmuckerschlag u. DI (FH) Oskar Kalamidas (Stadtbaudirektion Graz), DI Roman Kirnbauer (BMVIT)

