

Barrierefreiheit und Verkehr

Rechtsgrundlagen und Institutionen



Barrierefreiheit und Verkehr

Rechtsgrundlagen und Institutionen

Wien, 2022

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

bmk.gv.at

Autor:innen: Liliana Prerowsky, Hildegard Weiss

Co-Autor:innen: Andreas Barki, Johannes Brunner, Judith Engel, Peter Fasching,
Thomas Helnwein, Zehra Isik-Attaie, Stefan Kasper, Hubert Keyl, Silvia Klade, Agnes Konrad,
David Scheidl, Marianne Schnoetzing-Fritz, Christa Wahrmann, Alfred Woess

Fotonachweis: Cover: stock.adobe.com - Adam Wasilewski; Portrait FBM: BMK/Cajetan Perwein
Wien, 2022

Vorwort

Im Jahr 2006 wurde von der UNO-Generalversammlung in New York das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen verabschiedet, das 2008 in Kraft getreten ist. Die UN-Behindertenrechtskonvention stellt einen völkerrechtlichen Vertrag dar, der von 182 Staaten, darunter auch von Österreich, unterzeichnet wurde.

In Österreich wurde dazu 2010 der erste Staatenbericht zur UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet. 2012 wurde der Nationale Aktionsplan (NAP) 2012–2020 beschlossen, der die Strategie der österreichischen Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention zum Inhalt hat und konkrete Schritte vorgibt (NAP Behinderung). Die Fortsetzung des NAP Behinderung für die Periode 2021/22–2030 soll diese Kontinuität sicherstellen.

Ein wesentliches Ziel dieser Aktionspläne ist, der Öffentlichkeit umfassende Informationen über die Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen zugänglich zu machen.

Dazu soll die vorliegende Broschüre „Barrierefreiheit und Verkehr – Rechtsgrundlagen und Institutionen“ dienen. Es wird darin ein umfassender Einblick in die rechtlichen Grundlagen zum Thema „Barrierefreiheit und Verkehr“ geboten.

Die Österreichische Bundesregierung hat in ihrem Regierungsprogramm 2020–2024 „Aus Verantwortung für Österreich“ ausdrücklich festgehalten:

Die Bundesregierung bekennt sich zu klaren Maßnahmen, die eine bestmögliche Inklusion von Menschen mit Behinderung in die Gesellschaft und in die Arbeitswelt ermöglichen und vorhandene Barrieren in allen Lebensbereichen beseitigen. (...) Der barrierefreie Zugang ist nicht nur physisch zu begreifen, sondern auch als elementarer Bestandteil des Zugangs zu Information, Leistungen, Beratung und Betreuung.

Über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus ist es mir als Klimaschutzministerin ein ganz persönliches Anliegen, zur Verbesserung der Lebensverhältnisse von Menschen mit Behinderungen beizutragen.

Möge die vorliegende Broschüre einen Beitrag dazu leisten, Menschen mit Behinderungen den Zugang zu Verkehrsinfrastruktur und deren gesetzlichen Rahmenbedingungen zu erleichtern.



Bundesministerin
Leonore Gewessler

Cultural lag (Theorie der kulturellen Phasenverschiebung)

Technische und wirtschaftliche Veränderungen schreiten oft schneller voran als sich das gesellschaftliche Bewusstsein entwickeln kann und die gesetzlichen Rahmenbedingungen folgen können.

Soziologisch spricht man in diesem Zusammenhang von einem „Cultural lag“, der Diskrepanz zwischen dem, was technisch möglich ist, und dem, was aktuell umgesetzt und gelebt wird. Alleine die nahezu unbegrenzten Möglichkeiten der Digitalisierung für eine neue Organisation des Alltags in Politik, Arbeit, Freizeit und zwischenmenschlichen Beziehungen sind noch nicht vollständig abzusehen.

Parallel dazu müssen diese Veränderungen im gesellschaftlichen Diskurs analysiert und behandelt werden.

Menschen mit Behinderungen und deren Lebenssituation sind Teil dieser Debatte. Dabei prallen „alte Vorurteile“ und „neue Möglichkeiten“ aufeinander.

Führen diese Debatten zu einem gesellschaftlichen Konsens, so fließen diese als „gemeinsame Nenner“ in Gesetze, Verordnungen und Richtlinien ein.

Die Entwicklung verläuft dabei nicht immer geradlinig, sondern oft verzögert und verwinkelt, wie das Beispiel der Umsetzung der Etappenpläne (= Zeitpläne, um den Zugang zu Leistungen und Angeboten ohne Diskriminierung zu ermöglichen) zeigt.

Auf den folgenden Seiten wird der Versuch unternommen, die Entwicklung, beginnend mit den „großen Themen“ wie dem Behindertengleichstellungsgesetz bis hin zu den „Details“ wie im Nationalen Aktionsplan Behinderung (NAP Behinderung) beschrieben, nachzuzeichnen.

„Barrierefreiheit“ betrifft alle, denn jeder kann in eine Situation kommen, in der man vorübergehend (z. B. durch eine Sportverletzung), dauerhaft (z. B. ältere oder schwächere Personen) oder ganz einfach im Alltag (z. B. durch das Tragen schwerer Taschen und schweren Gepäcks) beeinträchtigt sein kann.

Nur eine Welt ohne Barrieren ist eine wirklich humane Welt, an der alle Menschen gleichermaßen teilhaben können.

Barrierefreiheit und Verkehr – Rechtsgrundlagen und Institutionen

Die vorliegende Broschüre soll einen Überblick über die Entwicklung vom Beschluss eines Diskriminierungsverbotes in der Bundesverfassung (1997) über das Behindertengleichstellungsgesetz (2006) bis hin zur Gegenwart für Menschen mit Behinderungen in Verkehrsfragen geben.

Zu Beginn werden maßgebliche Gesetzestexte und Institutionen genannt, die für die Gleichstellung behinderter Menschen von maßgeblicher Bedeutung sind.

Der Schwerpunkt der Erhebungen liegt auf dem „Verkehrsbereich“.

Im Detail werden die Maßnahmen aufgezählt, die im Rahmen des NAP Behinderung 2012–2020 umgesetzt wurden sowie dessen Evaluierung. Weiters werden die Ziele des neuen NAP Behinderung 2021/22–2030 beschrieben.

Die Fachabteilungen „Schifffahrt“, „Seilbahnen“, „Busverkehr“, „Eisenbahnverkehr“, „Straßenverkehr“, „Flugverkehr“ und „Fußverkehr und Radverkehr“ haben Beiträge geleistet, um die Situation in den einzelnen Verkehrssparten zu beschreiben.

Weiters werden Themenschwerpunkte aufgezählt, die in den „Bericht(en) der Bundesregierung zur Lage der Menschen mit Behinderung in Österreich“ angeführt sind.

In einem kurzen Abriss sollen Aktivitäten nachfolgender Institutionen in den Bereichen Mobilität, Verkehr und Barrierefreiheit genannt werden:

- Behindertenanwalt
- Klagsverband
- Monitoringausschuss
- Volksanwaltschaft
- Österreichischer Behindertenrat

Viel Freude beim Lesen dieser Broschüre zum Thema „Barrierefreiheit und Verkehr – Rechtsgrundlagen und Institutionen“.

Inhalt

Vorwort	3
Cultural lag (Theorie der kulturellen Phasenverschiebung)	5
Barrierefreiheit und Verkehr – Rechtsgrundlagen und Institutionen	7
1 Allgemeine Rechtsgrundlagen betreffend Menschen mit Behinderungen	10
2 Entwicklung der Rechtsgrundlagen und Institutionen von 1997 bis heute	16
3 Nationaler Aktionsplan Behinderung (NAP): 2012–2021 und 2022–2030	25
4 Rechtliche Grundlagen im Verkehrsbereich	33
5 Institutionen und ausgewählte Themen	65
6 Institutionen und Kontaktdaten	70

A hand is shown holding a pair of brass scales of justice. The scales are positioned in the center-right of the frame, with the hand gripping the top handle. The background is a solid teal color. The text is overlaid on the left side of the image.

1 Allgemeine Rechts- grundlagen betreffend Menschen mit Behinderungen

Wichtige Gesetze, Verordnungen,
Richtlinien, Normen

Nachfolgend werden auszugsweise Gesetze und Normen zitiert
(Quelle: Rechtsinformationssystem des Bundes: ris.bka.gv.at)

Antidiskriminierungsgesetz

Artikel 7. (1) Alle Staatsbürger sind vor dem Gesetz gleich. Vorrechte der Geburt, des Geschlechtes, des Standes, der Klasse und des Bekenntnisses sind ausgeschlossen. 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.

Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz: Verpflichtung des Bundes

§ 8. (1) Auf das Diskriminierungsverbot des § 4 Abs. 1 ist in jeder Lage des Verwaltungsverfahrens Bedacht zu nehmen. Aus einer rechtskonformen Anwendung materiellrechtlicher Vorschriften allein kann keinesfalls eine Verletzung des Diskriminierungsverbots abgeleitet werden. Jede Verletzung des Diskriminierungsverbots durch eine Bedienstete oder einen Bediensteten des Bundes verletzt die Verpflichtungen, die sich aus dem Dienstverhältnis ergeben, und ist nach den dienst- und disziplinarrechtlichen Vorschriften zu verfolgen.

(2) Der Bund verpflichtet sich, die geeigneten und konkret erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Menschen mit Behinderungen den Zugang zu seinen Leistungen und Angeboten zu ermöglichen. Insbesondere hat er bis zum 31. Dezember 2006 nach Anhörung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation einen Plan zum Abbau baulicher Barrieren für die von ihm genutzten Gebäude zu erstellen und die etappenweise Umsetzung vorzusehen (Etappenplan Bundesbauten). Alle Bundesministerien, der Präsident bzw. die Präsidentin des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes, des Rechnungshofes, des Nationalrates und des Bundesrates sowie die Volksanwaltschaft haben den für ihren Zuständigkeitsbereich bis 31. Dezember 2010 erstellten Teiletappenplan auf ihrer Homepage kundzumachen. Wenn der Teiletappenplan kundgemacht ist, liegt eine mittelbare Diskriminierung im Sinne des § 5 Abs. 2 wegen baulicher Barrieren in vom Bund genutzten Gebäuden nur vor, soweit die Beseitigung der Barrieren in diesem Teiletappenplan vorgesehen ist und bis zum 31. Dezember 2019 noch nicht umgesetzt wurde.

(3) Die Richtlinien über die Vergabe von Förderungen des Bundes haben vorzusehen, dass bei der Vergabe von Förderungen an natürliche oder juristische Personen die Beachtung dieses Bundesgesetzes sowie des Diskriminierungsverbots gemäß § 7b BEinstG durch

die Förderungswerberin oder den Förderungswerber zu berücksichtigen ist und sichergestellt ist, dass das geförderte Vorhaben den Grundsätzen dieses Bundesgesetzes nicht widerspricht.

(4) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz führt mindestens ein Mal pro Jahr einen Dialog mit Nichtregierungsorganisationen, deren Zielsetzung es ist, Diskriminierungen im Sinne dieses Bundesgesetzes sowie der §§ 7a bis 7q des Behinderteneinstellungsgesetzes, BGBl. Nr. 22/1970, zu bekämpfen und die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen zu fördern.

Bundes-Behinderteneinstellungsgesetz – Behinderung

§ 3. Behinderung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist die Auswirkung einer nicht nur vorübergehenden körperlichen, geistigen oder psychischen Funktionsbeeinträchtigung oder Beeinträchtigung der Sinnesfunktionen, die geeignet ist, die Teilhabe am Arbeitsleben zu erschweren. Als nicht nur vorübergehend gilt ein Zeitraum von mehr als voraussichtlich sechs Monaten.

Bundesbehindertengesetz – Bundesbehindertenbeirat

§ 8. (1) Beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales ist ein Bundesbehindertenbeirat zu errichten.

(2) Dem Bundesbehindertenbeirat obliegen die Beratung des Bundesministers für Arbeit und Soziales in allen grundsätzlichen Fragen der Behindertenpolitik; die Abgabe von Gutachten und Stellungnahmen sowie die Erstattung von Empfehlungen in allen wichtigen, die Interessen behinderter Menschen berührenden Angelegenheiten; die Unterstützung des Bundesministers für Arbeit und Soziales bei der Koordinierung der gesetzlichen und sonstigen Maßnahmen auf dem Gebiete der Behindertenhilfe.

(3) Der Bundesbehindertenbeirat ist in allen wichtigen Fragen der Behindertenhilfe vom Bundesminister für Arbeit und Soziales zu hören. Er kann zur Vorbereitung und Behandlung bestimmter Aufgaben Ausschüsse einsetzen.

Bericht über die Lage der behinderten Menschen in Österreich

§ 13a. (1) Der Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen hat im Zusammenwirken mit den anderen Mitgliedern der Bundesregierung in regelmäßigen Abständen einen Bericht über die Lage der behinderten Menschen in Österreich zu erstellen.

(2) Im Sinne des § 1 ist insbesondere zu berichten über die Maßnahmen zur Sicherung der bestmöglichen Teilnahme von Menschen mit Behinderung an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens und deren Auswirkungen, die Auswirkungen des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGBl. I Nr. 82/2005), die Tätigkeit des Behindertenanwalts (Abschnitt IIb), die in Umsetzung der UN-Konvention „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ getroffenen Maßnahmen.

(3) Die Bundesregierung hat den Bericht dem Nationalrat vorzulegen.

Behindertenanwalt

§ 13b. Der Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz hat einen Anwalt für Gleichbehandlungsfragen für Menschen mit Behinderungen (Behindertenanwalt) zu bestellen.

Aufgaben des Behindertenanwalts

§ 13c. (1) Der Behindertenanwalt ist zuständig für die Beratung und Unterstützung von Personen, die sich im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG), BGBl. I Nr. 82/2005, oder der §§ 7a bis 7q des Behinderteneinstellungsgesetzes (BEinstG), BGBl. Nr. 22/1970, in der jeweils geltenden Fassung diskriminiert fühlen. Er kann zu diesem Zweck Sprechstunden und Sprechtage im gesamten Bundesgebiet abhalten. Der Behindertenanwalt ist in Ausübung seiner Tätigkeit selbständig, unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

(2) Der Behindertenanwalt kann Untersuchungen zum Thema der Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen durchführen sowie Berichte veröffentlichen und Empfehlungen zu allen die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen berührenden Fragen abgeben.

(3) Der Behindertenanwalt kann Verbandsklagen im Sinne des § 13 BGStG einbringen.

UN-Behindertenrechtskonvention und Monitoringausschuss

Koordinierung und Anlaufstelle

§ 13f. (1) Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz ist die Anlaufstelle des Bundes („Focal Point“) für Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Durchführung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) vom 13. Dezember 2006 (BGBl. III Nr. 105/2016) in Österreich.

(2) Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz koordiniert die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Österreich.

(3) Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz hat die Verbreitung der Kenntnis der durch die UN-Behindertenrechtskonvention garantierten Rechte und der Möglichkeiten zu deren Umsetzung durch angemessene Maßnahmen zu fördern.

Monitoringausschuss

§ 13g. (1) Zur Wahrnehmung der Aufgaben des Schutzes, der Überwachung und der Förderung der UN-Behindertenrechtskonvention ist beim Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz ein Ausschuss einzurichten (Monitoringausschuss).

Baunormen

Im Jahre 2001 hat der Europarat in der Resolution ResAP(2001)1 „On the introduction of the principals of universal design into the curricula of all occupations working on the built environment“ (adopted by the committee of ministers on 15th February 2001, at the 742nd meeting of the ministers' deputies) die Einbeziehung der Planungsgrundsätze des „Universal Design for All“ in alle Ausbildungsbereiche des Bauwesens gefordert:

Die Planungsgrundsätze für das ‚Universal Design‘ sollen in die Studienpläne der Architekten, Ingenieure und Stadtplaner sowie auch in das Ausbildungsprogramm aller Berufe des Bauwesens eingegliedert werden, da architektonische Barrieren und Hindernisse viele Menschen mit Behinderungen von der Teilnahme am Gemeinschaftsleben vollkommen ausschließen.

Weiters bestehen seitens der Europäischen Kommission die Mandate (M/283, M/292, M/293) betreffend die Brauchbarkeit und sichere Benutzbarkeit von Produkten für Menschen mit speziellen Bedürfnissen wie ältere Menschen, Kinder, Menschen mit Behinderungen u. dgl. Diese Mandate sollten im nationalen und europäischen Normenwerk durch die berufenen Fachgremien Berücksichtigung finden.

Die in dieser ÖNORM beschriebenen Planungsgrundsätze umfassen bauliche Maßnahmen, Einrichtungen und Ausstattungen sowie Kennzeichnungen, die notwendig

sind, um die unterschiedlichen physischen Möglichkeiten von Menschen berücksichtigen zu können.

Die angeführten Maßnahmen ermöglichen behinderten Menschen und vorübergehend bewegungs- oder sinnesbehinderten Menschen die sichere Nutzung von Gebäuden und Anlagen weitgehend ohne fremde Hilfe. Sie können auch Gipsverbandträgern, Schwangeren, Menschen mit Kinderwagen oder Lasten sowie Kindern und älteren Menschen die Benützung von Gebäuden und Anlagen erleichtern.

Planungsgrundsätze für spezielle Baulichkeiten sind in den folgenden Normen enthalten:


- ÖNORM B 1601
- ÖNORM B 1602
- ÖNORM B 1603

Spezielle Baulichkeiten für behinderte oder alte Menschen – Planungsgrundsätze
Barrierefreie Schul- und Ausbildungsstätten und Begleiteinrichtungen – Barrierefreie
Tourismuseinrichtungen – Planungsgrundlagen

Quelle: bauberufe.eu/images/doks/_Oenormb1600.pdf

Bild:
stock.adobe.com - elypse





2 Entwicklung der Rechts- grundlagen und Institutionen von 1997 bis heute

(Stand: Mai/Juni 2021)

1997: „Antidiskriminierungsgesetz“ im Rang eines Bundesverfassungsgesetzes

Ein Verbot der Diskriminierung existierte zwar schon vor 1997 aufgrund des allgemeinen Gleichheitsgrundsatzes, dennoch erfolgte im Jahr 1997 eine Ergänzung und Präzisierung der österreichischen Bundesverfassung hinsichtlich Menschen mit Behinderung.

Artikel 7 Abs. 1 B-VG (Bundesverfassungsgesetz) lautet seither: „Alle Staatsbürger sind vor dem Gesetz gleich. Vorrechte der Geburt, des Geschlechtes, des Standes, der Klasse und des Bekenntnisses sind ausgeschlossen. 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.“

2004: Klagsverband

Der Klagsverband ist eine Nicht-Regierungsorganisation (NGO), die Opfer von Diskriminierung unterstützt, zu ihrem Recht zu kommen. Neben verschiedenen Service-Angeboten zu den Themen Antidiskriminierung und Gleichstellung bedeutet das auch die Unterstützung von Einzelpersonen vor Gericht. Der Klagsverband kann Verbandsklagen nach dem Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz einbringen.

Quelle: klagsverband.at/ueber-uns

2006: Behindertengleichstellungsgesetz

Ziel des Behindertengleichstellungsgesetzes ist der Schutz vor (un)mittelbarer Diskriminierung sowie Belästigung und damit die Gewährleistung der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft sowie die Ermöglichung einer selbstbestimmten Lebensführung.

Das Behindertengleichstellungsgesetz wurde im Juli 2005 vom Nationalrat beschlossen und mit BGBl. I Nr. 82/2005 kundgemacht. Mit Beginn des Jahres 2006 trat das Gesetz schließlich in Kraft.

2006: Behindertenanwaltschaft

Das Bundesbehindertengesetz regelt die Aufgaben des Behindertenanwaltes. Der Behindertenanwalt ist zuständig für die Beratung und Unterstützung von Personen, die sich im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes oder des Behinderteneinstellungsgesetzes diskriminiert fühlen. Der Behindertenanwalt hält Sprechstage in ganz

Österreich ab und ist in Ausübung seiner Tätigkeit selbstständig, unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

Bei Bedarf berät und unterstützt der Behindertenanwalt Menschen mit Behinderungen im Rahmen des Schlichtungsverfahrens und kann bei Bedarf auch als Vertrauensperson daran teilnehmen.

Quelle: behindertenanwalt.gv.at

2008: Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN Behindertenrechtskonvention, UN-BRK)

Die UN-Konvention ist ein internationaler Vertrag, in dem sich die Unterzeichnerstaaten verpflichten, die Menschenrechte von Menschen mit Behinderungen zu fördern, zu schützen und zu gewährleisten. Österreich ist diesem Übereinkommen beigetreten und hat es 2008 ratifiziert.

Ebenso hat Österreich ein Zusatzprotokoll ratifiziert, in dem es die Zuständigkeit des UN-Ausschusses für die Rechte von Menschen mit Behinderungen anerkennt, Beschwerden über eine Verletzung der Rechte entgegenzunehmen und zu prüfen. Österreich verpflichtet sich damit völkerrechtlich, die in der UN-Konvention festgelegten Standards durch österreichische Gesetze umzusetzen und zu gewährleisten.

Das Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz koordiniert die Angelegenheiten dieser Konvention.

Quelle: monitoringausschuss.at/ueber-uns/un-konvention/

Bundesbehindertenbeirat

Der Bundesbehindertenbeirat (gesetzlich verankert im Bundesbehindertengesetz, Abschnitt II) wurde mit der (zusätzlichen) Aufgabe betraut, die Einhaltung der UN-Konvention zu überwachen. Gleichzeitig wurde zu seiner Unterstützung in der unmittelbaren Vollziehung ein Monitoringausschuss (§ 13 Bundesbehindertengesetz, BGBl. I Nr. 109/2008) eingerichtet.

Quelle: ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40018822/NOR40018822.pdf

2008: Monitoringausschuss

Der Monitoringausschuss ist ein unabhängiger Ausschuss, der die Einhaltung der Menschenrechte von Menschen mit Behinderungen durch die öffentliche Verwaltung für den Bereich der Bundeskompetenz überwacht. Er bezieht sich dabei auf die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.

Quelle: monitoringausschuss.at

Österreichischer Behindertenrat (ÖBR) – vormals Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR)

Der Österreichische Behindertenrat vertritt als Dachorganisation über 80 Mitgliedsorganisationen in Österreich. Als Interessenvertretung für 1,4 Millionen Menschen mit Behinderungen in Österreich setzt sich der Behindertenrat national und international für die Rechte von Menschen mit Behinderungen ein.

Der Österreichische Behindertenrat verfolgt alle Agenden in Zusammenhang mit dem per 1. Jänner 2006 in Kraft getretenen Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG, BGBl. Nr. 82/2005) hinsichtlich Beobachtung und Förderung der kontinuierlichen Entwicklung von Gleichstellung.

Der ÖBR ist darüber hinaus bei der Erarbeitung der österreichischen Position zu relevanten EU-Vorhaben einzubeziehen (wie zum Beispiel bei der Richtlinie zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen – „European Accessibility Act“).

Quelle: behindertenrat.at/ueber-uns/

2012: Volksanwaltschaft

Nach Artikel 16 der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) sind die Vertragsstaaten verpflichtet, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um Menschen mit Behinderungen vor jeder Form von Ausbeutung, Gewalt und Missbrauch zu schützen. Weiters müssen die Vertragsstaaten sicherstellen, dass alle Einrichtungen und Programme, die für Menschen mit Behinderungen bestimmt sind, wirksam von unabhängigen Behörden überwacht werden.

Diese Aufgabe hat mit 1. Juli 2012 die Volksanwaltschaft übernommen. Als beratendes Gremium wurde bei der Volksanwaltschaft ein Menschenrechtsbeirat eingerichtet, dessen Mitglieder paritätisch von Nichtregierungsorganisationen und Bundesministerien vorgeschlagen werden. In diesem Menschenrechtsbeirat sind auch Menschen mit Behinderungen vertreten. Die Volksanwaltschaft besucht und kontrolliert mit ihren

Kommissionen auch Einrichtungen und Programme für Menschen mit Behinderungen. Ziel ist, jede denkbare Form von Ausbeutung, Gewalt und Missbrauch zu verhindern. Von den Besuchen werden etwa Behinderten- und psychosoziale Langzeiteinrichtungen sowie Behindertentageszentren umfasst.

Quelle: volksanwaltschaft.gv.at

2003/2008/2016: Bericht(e) der Bundesregierung zur Lage der Menschen mit Behinderung in Österreich

Im Bundesbehindertengesetz, Abschnitt IIa ist verpflichtend festgehalten, dass der Sozialminister in regelmäßigen Abständen einen Bericht über die Lage der Menschen mit Behinderung in Österreich zu erstellen und dem Nationalrat vorzulegen hat. Nach 2003 und 2008 wurde der Bericht ein drittes Mal 2016 erstellt. Dieser Bericht, der in Kooperation mit allen Bundesministerien erstellt wurde, wies einige Neuerungen auf:

Erstmals haben sich auch die Länder mit eigenen Beiträgen beteiligt. Der Fokus des Länderbeitrags liegt dabei auf der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und der Empfehlungen des UN-Behindertenrechtsausschusses. Neben dem Bericht des Behindertenanwaltes gibt es erstmals auch je einen Bericht der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (jetzt Österreichischer Behindertenrat) und des Monitoringausschusses.

Weiters ist der Bericht der Statistik Austria über die im vierten Quartal 2015 durchgeführte Mikrozensus-Zusatzerhebung enthalten, der umfangreiche und detaillierte statistische Daten zu Menschen mit Behinderung in Österreich beinhaltet.

Die Gliederung erfolgte – anders als in den beiden ersten Berichten – nach den Kapiteln des Nationalen Aktionsplanes Behinderung (NAP Behinderung). In den einzelnen Kapiteln wird auf die entsprechenden Artikel der UN-Behindertenrechtskonvention und die Empfehlungen des UN-Behindertenrechtsausschusses im Rahmen der ersten Staatenprüfung Österreichs 2013 eingegangen.

Quelle: broschuerenservice.sozialministerium.at/Home/Download?publicationId=428

Der Begriff „Barrierefreiheit“ und Etappenpläne zur Barrierefreiheit

Auf einer eigenen Website des Sozialministeriums wird der Begriff „Barrierefreiheit“ in all seinen Auswirkungen beschrieben: „Der Zustand der Barrierefreiheit ist erreicht, wenn für möglichst alle Menschen bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind (vgl. Legaldefinition in § 6 Abs. 5 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz).“ (Quelle: sozialministerium.at/Themen/Soziales/Menschen-mit-Behinderungen/Barrierefreiheit.html)

Häufig gestellte Fragen zur Barrierefreiheit

bmsk2.cms.apa.at/cms/site/attachments/5/1/6/CH3434/CMS1471507781512/haeufig_gestellte_fragen_zu_barrierefreiheit.pdf

Ein wichtiges Thema stellen die sogenannten Etappenpläne dar (S. 12):

Was ist ein Etappenplan?

Für bauliche Barrieren und Barrieren im Verkehrsbereich gab es im Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz eine zehnjährige Übergangsfrist bis 31.12.2015. Weil das Gesetz – bis auf einige Ausnahmen – hier erst ab 1.1.2016 anzuwenden ist, gab es die Verpflichtung, diese Übergangsfrist für die Bestandsaufnahme und Planung der etappenweisen Umsetzung zu nutzen.

Etappenplan Bundesbauten

Der Bund hat nach Anhörung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (jetzt Österreichischer Behindertenrat) einen Plan zum Abbau baulicher Barrieren für die von ihm genutzten Gebäude erstellt. Jedes Bundesministerium hat dazu einen Teil-Etappenplan erstellt, der alle Maßnahmen zur Herstellung der baulichen Barrierefreiheit in den vom jeweiligen Bundesministerium genutzten Gebäuden enthält.

Etappenplan Verkehr

Jeder Verkehrsbetreiber musste nach Anhörung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (jetzt Österreichischer Behindertenrat) einen Etappenplan zum Abbau von Barrieren erstellen. Eine Veröffentlichung dieser Etappenpläne ist allerdings nicht vorgesehen.

Der Etappenplan der Österreichischen Bundesbahnen aus 2006 sieht zum Beispiel vor, dass bis Ende 2015 alle Bahnhöfe ab einer Frequenz von 2.000 Reisenden pro Tag barrierefrei sein sollen. Damit sollten rund 80 % aller Fahrgäste Zugang zu einem barrierefreien Bahnhof haben. Bis 2025 sollen es dann 90 % sein.

Die aktuelle Strategie der ÖBB sieht nunmehr Folgendes vor: Gemäß Umsetzungsplan sollen bis 2025 alle Bahnhöfe und Haltestellen mit mehr als 1.000 Reisenden

pro Tag barrierefrei gestaltet sein. (siehe Evaluation Etappenplan Verkehr und Ausblick (2016) bzw. Barrierefreiheit-Umsetzungsplan-2025)

Standen Ende 2015 für drei Viertel aller Reisenden moderne, barrierefreie und damit bequeme Stationen bereit, profitieren gegenwärtig acht von zehn Reisenden von den Modernisierungsmaßnahmen.

Fristverlängerungen und Auslaufen der Übergangsfristen

Seit dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes mit 1.1.2006 wurde bereits eine Vielzahl von Maßnahmen zum Abbau von Barrieren umgesetzt. Mit dem Budget-Begleitgesetz 2011 wurde unter der Voraussetzung, dass der jeweilige Teil-Etappenplan auf der Homepage veröffentlicht wird, eine Fristverlängerung für die Einklagbarkeit von Diskriminierungen aufgrund von Barrieren in Bundesgebäuden bis 31.12.2019 geschaffen. Hintergrund dieser gesetzlichen Regelung ist die Tatsache, dass der Bund Tausende von Gebäuden nutzt und die Herstellung von Barrierefreiheit in oftmals historischen, denkmalgeschützten Gebäuden in der Regel mit einem hohen Aufwand verbunden ist.

Bericht der Österreichischen Bundesregierung über die Lage der Menschen mit Behinderung (2016) – ausgewählte Punkte aus Seite 55 des Berichtes: Barrierefreiheit – Design for All

Barrierefreiheit ist eine wesentliche Voraussetzung für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung. Erst die uneingeschränkte, barrierefreie Nutzung von Dienstleistungen, Einrichtungen und Gegenständen ermöglicht eine selbstbestimmte gesellschaftliche Teilnahme. Dem Grundgedanken des „Design for all“ folgend, sollen Produkte grundsätzlich für alle Nutzer und Nutzerinnen ohne zusätzliche Anpassungen verwendbar sein. Barrierefreiheit und „universal design“ sind daher auch in der UN-Behindertenrechtskonvention als wesentliche Voraussetzungen für die Inklusion von Menschen mit Behinderung verankert.

aus Seite 55 des Berichtes: Barrierefreiheit – Etappenpläne

Im Rahmen der ersten Staatenprüfung im September 2013 hat der UN-Behindertenrechtsausschuss die Leistungen Österreichs im Bereich des barrierefreien Zugangs zu Gebäuden, Verkehrsmitteln und Informationen positiv vermerkt.

Kritisiert werden allerdings die in einigen Bundesländern vorliegende Verknüpfung von baulicher Barrierefreiheit mit der Mindestgröße bzw. Mindestkapazität von öffentlichen Einrichtungen sowie die lange Dauer von Etappenplänen. Empfohlen wird daher, dass Österreich „einen übergreifenden inklusiven Ansatz der Barrierefreiheit gemäß Artikel 9 des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen entwickelt. Normen für die Barrierefreiheit von Gebäuden sollten nicht durch Mindestgröße oder Mindestkapazität beschränkt werden, sondern – gemäß Artikel 9 des Übereinkommens – für alle öffentlichen Einrichtungen gelten. Der Ausschuss empfiehlt auch, den zeitlichen Rahmen für die derzeit in einigen Städten und Ländern verwirklichten Etappenpläne sowie für den Plan zur Untertitelung von Sendungen des ORF zu verkürzen.“

aus Seite 56 des Berichtes: Barrierefreiheitsbeauftragte

Im Nationalen Aktionsplan Behinderung (NAP Behinderung) ist als eine Maßnahme festgehalten, dass alle Ressorts Barrierefreiheitsbeauftragte einzurichten haben.

Barrierefreiheitsbeauftragte sind Bundesbedienstete, die in die Planungsprozesse aller relevanten Angelegenheiten einbezogen werden müssen, Missstände aufzeigen und Veränderungsvorschläge einbringen sollen. Die Treffen der Barrierefreiheitsbeauftragten werden von der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR) organisiert und moderiert.

aus Seite 70 des Berichtes: Fahrgastrechte

Auf Europäischer Ebene wurden 2010 die Schifffahrtgastrechte-VO und 2011 die Busfahrgastrechte-VO beschlossen. Mit den bereits früher beschlossenen Verordnungen zum Flug- und Eisenbahnbereich ist ein umfassender Schutz der Rechte von Fahrgästen im öffentlichen Verkehr gegeben. Als Anlaufstelle für die Rechte aus den EU-Fahrgastrechte-Verordnungen wurde 2015 die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) gegründet. Aufgabe der apf ist es, Passagieren und Fahrgästen zu ihrem Recht zu verhelfen. Als Schlichtungsstelle sorgt die apf für rasche verbindliche Lösungen und Entschädigungen.

Quelle: broschuerenservice.sozialministerium.at/Home/Download?publicationId=428

Bild:
stock.adobe.com - Nejron
Photo



„Aus Verantwortung für Österreich“, Regierungsprogramm 2020–2024

Verkehr & Infrastruktur: „Wir wollen ein Verkehrssystem, das im Sinne der österreichischen Bevölkerung ist und den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird. Deshalb schaffen wir ein gutes, sicheres, barrierefreies und preisgünstiges sowie flächendeckendes Mobilitätsangebot für die Österreicherinnen und Österreicher.“

Effiziente E-Mobilität jetzt: Schienen in die Zukunft und mehr Bahn, Bim & Bus, Zielnetz 2040: „Fokus auf Nahverkehr, Regionalbahn-Attraktivierung, Güterstrecken-Neu- und -Ausbau, Lückenschlüsse, Barrierefreiheit, Digitalisierung“.

Menschen mit Behinderungen/Inklusion

„Österreich hat im Jahr 2008 die UN-Behindertenrechtskonvention – mit dem Ziel, die Inklusion von Menschen mit Behinderungen in die Gesellschaft sicherzustellen – ratifiziert. Die nächsten Jahre sind nun der intensiven Umsetzung zu widmen. Ziel ist es, unter Einbeziehung aller Ministerien und Selbstvertreterinnen und Selbstvertreter inklusive Maßnahmen zu erarbeiten und zeitnah umzusetzen.

Der barrierefreie Zugang ist nicht nur physisch zu begreifen, sondern auch als elementarer Bestandteil des Zugangs zu Information, Leistungen, Beratung und Betreuung.“

Prüfung der Schaffung eines Inklusionsfonds

- Bedarfsgerechte Finanzierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und des NAP
- Forcierung der Umsetzung des NAP mit allen Ministerien und unter Einbeziehung der Stakeholder.

Quelle: Bundeskanzleramt, „Aus Verantwortung für Österreich, Regierungsprogramm 2020–2024“, bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente



3

Nationaler
Aktionsplan
Behinderung
(NAP):
2012–2021 und
2022–2030

Um die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention auf nationaler Ebene möglichst umfassend planen und durchführen zu können, wurde 2012 der NAP Behinderung 2012–2020 von der Bundesregierung beschlossen. Dieser enthält die Zielsetzungen und Leitlinien zukünftiger österreichischer Behindertenpolitik und orientiert sich insbesondere an den Themen Menschenrechte, Gleichstellung, Nichtdiskriminierung, Barrierefreiheit, Respekt und Menschenwürde sowie finanzielle Absicherung.

Federführend bei der Erstellung des NAP Behinderung ist das Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz.

Tabelle 1 Nationaler Aktionsplan Behinderung (NAP) Behinderung 2012–2021 (Themen)

Nr. lt NAP	Zuständigkeit	Thema
4	alle BM	Verpflichtende Folgenabschätzung über die Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen bei allen legislativen Vorhaben des Bundes durch entsprechende Ausführungen im Vorblatt der jeweiligen Regierungsvorlage (2012–2020) – alle Bundesministerien
7	alle BM	Nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten finanzielle Unterstützung für Behindertenverbände, die Selbstbestimmt-Leben-Bewegung, die Selbstvertreterinnen und Selbstvertreter mit Lernschwierigkeiten, Selbsthilfe-NGOs sowie Elterninitiativen und Angehörige für Projekte von allgemeinem Interesse im Behindertenbereich (2012–2020) – alle Bundesministerien
neu	alle BM	Verwaltungsreformprojekt „BürgerInnen entlasten“ – „Vereinfachung für Menschen mit Behinderung an der Schnittstelle von Gebietskörperschaften“ (2013) – alle Bundesministerien
9	alle BM	Ressortinterne Empfehlungen zur Heranziehung von integrativen Betrieben, der Einhaltung von behindertengleichstellungsrechtlichen Standards und der Erfüllung des Kriteriums Barrierefreiheit im Rahmen öffentlicher Auftragsvergaben (2012–2020) – alle Bundesministerien, Bundesbeschaffung GmbH
10	alle BM	Erweiterung der Beratung für Menschen mit Behinderungen durch Nutzung bereits bestehender Fachberatungsstellen (2012–2020) – alle Bundesministerien
18	alle BM	Geschlechterspezifische Auswertung bei statistischen Erhebungen im Behindertenbereich unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorgaben (2012–2020) – alle Bundesministerien
20	BMK	Fortsetzung des Programms benefit (Technologieprogramm, um IKT-basierte Produkte und Dienstleistungen für ältere Menschen zu entwickeln) nach erfolgter Ausschreibung (2011–2013) – BMVIT (Anm. nunmehr BMK)
21	BMK	Fortsetzung des EU-Programms „Ambient Assisted Living – AAL“ (Unterstütztes Wohnen in der Umgebung) nach erfolgter Ausschreibung (2011–2013) – BMVIT (Anm. nunmehr BMK)

Nr. It NAP	Zustän- digkeit	Thema
66	alle BM	Aufnahme eines entsprechenden Passus in Förderbedingungen, um Kommunikation in Österreichischer Gebärdensprache zu ermöglichen (2015) – alle Bundesministerien
67	alle BM	Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes von Kommunikationsassistenten (2015) – alle Bundesministerien
68	alle BM	Förderung der Gebärdensprachkompetenz in der Bevölkerung (Schule, berufliche Fortbildung, Erwachsenenbildung) (2012–2020) – alle Bundesministerien
69	alle BM	Unterstützung von Pilotprojekten unter Einbindung von Selbstvertreterinnen und Selbstvertretern zum Thema Barrierefreiheit als Initialzündung zur nachhaltigen Sensibilisierung (2012–2020) – alle Bundesministerien
70	alle BM	Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und Darstellung von good-practice-Beispielen (2013–2020) – alle Bundesministerien
71	alle BM	Schaffung eines kostengünstigen und barrierefreien Zugangs zu den für Barrierefreiheit wesentlichen Normen (2015) – alle Bundesministerien
73	alle BM	Einrichtung von Barrierefreiheits-Beauftragten in jedem Bundesministerium und Einbeziehung in die Planungsprozesse aller relevanten Maßnahmen (z. B. Umbau, Sanierung, Neuanmietung von Gebäuden, Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen, Ankauf von Software, Beschilderungen etc.)
75	alle BM	Aufnahme „baulicher Barriere- und Diskriminierungsfreiheit“ in die Immobilienstrategie des Bundes
78	alle BM	Aufbau des entsprechenden Fachwissens für Leichter-Lesen-Versionen und Ausbau des Angebotes der entsprechenden Publikationen nach gleichen Standards (2012–2020) – alle Bundesministerien
81	alle BM	Laufende Evaluierung der Webauftritte in Bezug auf Accessibility und Usability (2012–2020) – alle Bundesministerien
83	BMK	Förderung zahlreicher Projekte zum Thema „Barrierefreiheit“ (www.ffg.at/verkehr) (2012–2020) – BMVIT
84	BMK	Innovationsstimulierende Maßnahmen zur Barrierefreiheit wie etwa Entwicklung eines Ausbildungskonzepts zur Förderung der Kompetenzen zum Thema „Barrierefreie Mobilität“ in Österreich (Projekt Gabamo) (2012–2020) – BMVIT
85	BMK	Entwicklung prototypischer Lösungen für spezielle Problemstellungen (2012–2020) – BMVIT
86	BMK	Jährlich stattfindendes Forschungsforum „Mobilität für alle“: Vorstellung von Forschungsprojekten und Lösungen, Diskussion mit Fachpublikum (www.forschungsforum-mobilitaet.at) (2012–2020) – BMVIT
87	BMK	Abschluss von Verkehrsdienstverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen: Vorgabe von konkreten Leistungsniveaus (möglich durch Umstellung von Tarifbestellung auf Leistungsbestellung) (2012–2020) – BMVIT
88	BMK	Vereinheitlichung der Tarifiermäßigung für Menschen mit Behinderungen in der Ost-Region durch ein neues Tarifmodell in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland analog den anderen österreichischen Verkehrsverbänden (2012) – BMVIT, Länder und Verkehrsverbände

Nr. It NAP	Zustän- digkeit	Thema
89	BMK	Koordinationsstreffen im BMVIT für alle Verkehrsträger (bei Bedarf unter Einbeziehung von Vertreter:innen offizieller Behindertenorganisationen), um Schnittstellenprobleme zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu lösen (2012–2020) – BMVIT
90	BMK	Fortsetzung der Broschürenreihe „Barrierefreie Mobilität“ zum Thema „Barrierefreiheit innerhalb von Verkehrsmitteln“ sowie Herausgabe von Publikationen zum Thema Barrierefreiheit (2012–2020) – BMVIT
91	BMK	Information über rechtliche Normen und „Best Practice Beispiele“ im Leitfaden für barrierefreien öffentlichen Verkehr, einem Arbeitsbehelf für die in diesem Bereich tätigen Experten, und Expertinnen der in Abstimmung mit Betroffenenorganisationen entwickelt worden ist. (www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/barrierefreiheit/leitfaden.html) (2012–2020) – BMVIT
92	BMK	Sicherstellung von Lehrveranstaltungen zum Thema Barrierefreiheit bei Studien an Technischen Universitäten sowie weiteren Ausbildungsstätten, sofern die darin ausgebildeten Berufe im Verkehrswesen mit Personenbeförderung Verwendung finden (insbesondere Architektur, Bauingenieurwesen, Maschinenbau, Elektrotechnik und Informatik) (2012) – alle Bundesministerien mit Ausbildungsverantwortung
93	BMK	BMASK, BMVIT: Übergang der Zuständigkeit für den Ausweis nach § 29b StVO ab 1. Jänner 2014. Ab diesem Zeitpunkt wird der Ausweis durch das Sozialministeriumservice ausgestellt. In diesem Zusammenhang werden die Untersuchungen betreffend die Ausstellung eines Behindertenausweises bzw. eines Ausweises nach der StVO vereinheitlicht (Gesetzesbeschluss 2012, BGBl. Nr. 39/2013, in Kraft ab 1. Jänner 2014). Dies entspricht auch den Zielsetzungen des Verwaltungsreformprojektes „BürgerInnen entlasten“.
105	BMK	Der Breitbandausbau in den ländlichen Gebieten soll durch Erhöhung der Verfügbarkeit von Breitband die selbständige Lebensführung älterer und behinderter Menschen mitunterstützen (2010–2013) – BMVIT
106	BMK	Das Förderprogramm „austrian electronic network“ unterstützt im Themenbereich Digitale Integration die Markteinführung von elektronischen Netzen und Diensten, die die Förderung des selbständigen Lebens und die Einbeziehung aller Bevölkerungsgruppen in die Informationsgesellschaft zum Ziel haben (2007–2013) – BKA (ursprünglich BMVIT)
107	BMK	Ältere und behinderte Menschen mit einem geringen Einkommen erhalten eine Zuschussleistung zu den Fernsprechentgelten und seit Ende 2010 auch für die Kosten von Internetzugängen (2012–2020) – BMVIT
109	BMK	Evaluierung von Maßnahmen für die Erlassung einer etwaigen Verordnung über barrierefreie Telekommunikationsdienste unter Einbeziehung von Menschen mit Behinderungen (2014) – BMVIT
112	alle BM	Barrierefreiheit als Pflichtfach in allen einschlägigen Ausbildungen (z. B. Architektur, Bauingenieurwesen, bautechnische Berufe) sowie für die verantwortlichen Personen in den Baubehörden und im Denkmalschutz (2013) – alle Bundesministerien

Nr. It NAP	Zustän- digkeit	Thema
113	alle BM	Beziehung von Vertreter:innen von Behindertenorganisationen bei allen großen Bauvorhaben des Bundes bzw. bei vom Bund geförderten großen Bauvorhaben (2012–2020) – alle Bundesministerien
117	BMK	Informationsmaterial für behinderte Reisende aus dem Ausland zum Thema „Benützung von Behindertenparkplätzen und öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich“ bzw. Inanspruchnahme von Vergünstigungen in diesem Zusammenhang (2012–2020) – BMVIT
180	alle BM	Durchforstung der Vorschriften betreffend die Zulassung zu Berufen und Berufsausbildungen im Hinblick auf mögliche diskriminierende Bestimmungen und deren Beseitigung (ab 2013) – alle Bundesministerien und Länder
184	alle BM	Information und Schulung für Personalverantwortliche und Führungskräfte im öffentlichen Dienst zum Thema Behinderung und Umgang mit Menschen mit Behinderungen (auch durch die VAB) (2012) – alle Bundesministerien
189	alle BM	Barrierefreie Erwachsenenbildung über das politische und öffentliche Leben und Informationen darüber in Leichter-Lesen-Version (2012–2020) – alle Bundesministerien und Länder
233	alle BM	Berücksichtigung der Behindertenperspektive bei Jahresberichten und anderen Publikationen der Bundesministerien (2012–2020) – alle Bundesministerien
240	alle BM	Erweiterung der Online-Ratgeber für Menschen mit Behinderungen auf staatlichen Websites (2012–2020) – alle Bundesministerien
244	alle BM	Aufnahme des Themas „Menschen mit Behinderungen“ in die Grundausbildung und in die ressortinterne Weiterbildung aller Bundesbediensteten (2014) – alle Bundesministerien, Verwaltungsakademie des Bundes
245	alle BM	Anlassbezogene ressortinterne Schulungen betreffend serviceorientierter Umgang mit Menschen mit Behinderungen (2012–2020) – alle Bundesministerien

Quelle: broschuerenservice.sozialministerium.at/Home/Download?publicationId=362

Evaluationsstudie und Endbericht zum NAP Behinderung 2012–2020

Im Jahr 2020 wurde eine „Evaluationsstudie“ seitens des Bundesministeriums für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz in Auftrag gegeben, um zu überprüfen, in welchem Ausmaß der Nationale Aktionsplan Behinderung 2012–2020 der österreichischen Bundesregierung geeignet war, die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen in Österreich umzusetzen. („Endbericht – Evaluierung des Nationalen Aktionsplanes Behinderung 2012–2020, Strategie der österreichischen Bundesregierung

zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (BRK)“, Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, 2020“)

Die „Evaluationsstudie“ kam in den Bereichen „Verkehr/Mobilität und Barrierefreiheit“ u. a. zu folgenden Ergebnissen:

Gefälle „Stadt/Land“

Im NAP Behinderung 2012–2020 wurde im Bereich der barrierefreien Mobilität auf ein ausgeprägtes Stadt-Land-Gefälle im öffentlichen Verkehr hingewiesen. Während im städtischen Nahverkehr eine kontinuierliche Verbesserung beobachtet werden konnte, sei dieses (Stadt-Land-)Gefälle aus der Sicht vieler befragter Personen im Umsetzungszeitraum weiter gewachsen. (S. 25 Endbericht)

Verhältnis „Bund/Länder“

Die Bundesländer hatten eigene Konzepte und Ziele für die Barrierefreiheit. Etwa sei die Situation der öffentlichen Verkehrsmittel für das Bundesland Wien mit den anderen nicht zu vergleichen, daher wäre ein Konsens an Maßnahmen nicht sinnvoll.

Insgesamt wird mehr Steuerung durch den Bund gefordert, da der NAP Behinderung 2012–2020 keine Freiwilligkeit wäre. Die geringe Steuerung des Arbeitsprozesses durch den Bund wird kritisiert: „Man hat es den Ländern überlassen.“ (S. 104)

EU-Behindertenpolitik

Österreich unterstützte aktiv die EU-Behindertenstrategie 2010–2020, in dem es auf EU-Ebene für eine konsequente Umsetzung des Disability Mainstreaming in allen Politik- und Rechtsbereichen eintrat.

Weiters setzte sich Österreich für einen unabhängigen Monitoringmechanismus auf EU-Ebene nach Artikel 33 UN-BRK zur Überwachung der Umsetzung der Konvention bezüglich der EU-Kompetenzen, einschließlich Außenbeziehungen und Entwicklungszusammenarbeit ein. (S. 201/202)

Ausgangslage und Zielsetzungen

Der NAP Behinderung 2012–2020 nennt folgende, EU-weit geltende Verordnungen für den Transport (S. 296), die u. a. die Ausgangslage bestimmten:

- Verordnung über die Rechte von Flugreisenden mit Behinderung und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität aus dem Jahr 2006
- Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr aus dem Jahr 2007
- Schiffahrgastrechte-Verordnung aus dem Jahr 2011
- Busfahrgastrechte-Verordnung aus dem Jahr 2011
- In der Beschreibung der Ausgangslage zum Thema Verkehr wurden auch die unterschiedlichen Zuständigkeitsbereiche erläutert: So ist das BMVIT (heute BMK) für die „Sicherung eines Grundangebots im Schienenpersonennah- und Regional-

verkehr [verantwortlich] [...], die Zuständigkeit für die übrigen Verkehrsdienste liegt bei den Ländern.“ (S. 297)

Auf Basis dieser Ausgangslage (...) wurden sieben Zielsetzungen formuliert (S. 297):

1. Erneuerung und Modernisierung des Wagenmaterials, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen
2. Schaffung eines inklusiven Verkehrssystems für alle Nutzer- beziehungsweise Nutzerinnengruppen (insbesondere Senioren und Seniorinnen, Kinder und Jugendliche, Personen mit Sinneseinschränkungen, Mobilitätseinschränkungen oder Lernbehinderungen) nach dem ‚design for all‘ beziehungsweise dem ‚zwei Sinne – Prinzip‘
3. Barrierefreiheit in der Bestellung von Verkehrsleistungen
4. Vereinheitlichung der Tarifsysteme
5. Initiierung und Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprozessen sowie prototypischen Lösungen
6. Einbindung von Menschen mit Behinderungen sowie deren Organisationen in die Diskussion über die Problemstellungen und Entwicklungen
7. Verbesserung der Konsumentenrechte für Bahnreisende

Vergleich „Ausgangslage zu Zielsetzungen“

Im Rahmen des zweiten und dritten Staatenberichtsverfahrens (Anmerkung: in „Staatenberichtsverfahren“ wurden während der Laufzeit des NAP Behinderung 2012–2020 die Fortschritte bei der Umsetzung des NAP Behinderung durch einen UN-Ausschuss überprüft) forderte der UN-Behindertenrechtsausschuss die Informationslegung über den Fortschritt der Schaffung von Barrierefreiheit in der Verkehrsinfrastruktur.

Im zweiten und dritten Staatenbericht wird die Etablierung von Barrierefreiheit in 90 % aller Bahnhöfe und Haltestellen als Zielperspektive bis zum Jahr 2025 angeführt.

Der UN-Behindertenrechtsausschuss stellte im Kontext des Berichtsverfahrens die Frage, inwiefern adäquate Informationsaufbereitung für die Zielgruppe von Menschen mit Sehbehinderungen stattgefunden habe.

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz (heute: Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz) wiederum verwies auf die angestrebte Kommunikationstechnik des ‚Mehr-Sinne-Prinzips‘, welches immer mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Fühlen zu berücksichtigen habe.

Die Volksanwaltschaft ist der Ansicht, dass es im Straßenverkehr nach wie vor Barrieren gibt und wenig Leitsysteme für Menschen mit Sehbehinderungen vorhanden sind.

Eine zentrale Bestimmung der UN-Behindertenrechtskonvention stellt die Partizipation von Menschen mit Behinderungen in der Planung, Vorbereitung und Umsetzung von Projekten dar.

Dies wird auch in der Beschreibung der Ausgangslage erwähnt, da „unter Einbeziehung von Behindertenverbänden vieles [im städtischen Bereich] verbessert“ wurde. Die sechste Zielsetzung – eben jener Einbezug von Menschen mit Behinderungen – wird durch den Zusatz „bei Bedarf“ (...) relativiert. Hierzu nimmt das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz im Rahmen des zweiten und dritten Staatenberichtsverfahrens Stellung: Die partizipativen Arbeitsprozesse im angestrebten Masterplan 2025 sollen aufgenommen werden. (S. 301)

Nationaler Aktionsplan Behinderung (NAP) 2021/22–2030

Im NAP Behinderung 2021–2030 sollen u. a. folgende Themen behandelt werden:

- Informationsmaterial für behinderte Reisende aus dem Ausland, zum Thema „Benützung von Behindertenparkplätzen und öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich“ bzw. Inanspruchnahme von Vergünstigungen in diesem Zusammenhang
- Fortsetzung Qualitätsoffensive bei Schienenfahrzeugen im Rahmen der in den Verkehrsdienstverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür vorgesehenen Möglichkeiten
- Koordinationstreffen im BMK für alle Verkehrsträger (bei Bedarf unter Einbeziehung von Vertretern offizieller Behindertenorganisationen), um Schnittstellenprobleme zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu lösen
- Fortsetzung der Broschürenreihe „Barrierefreie Mobilität“ zum Thema „Barrierefreiheit innerhalb von Verkehrsmitteln“ sowie Herausgabe von Publikationen zum Thema Barrierefreiheit
- Erarbeitung von Vorgaben für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (RVS 03.07.21) unter Berücksichtigung der barrierefreien Ausgestaltung.
- Förderung zahlreicher Projekte zum Thema „Barrierefreiheit“
- Forschungsforum „Mobilität für alle“: Vorstellung von Forschungsprojekten und Lösungen, Diskussion mit Fachpublikum (forschungsforum-mobilitaet.at)
- Innovationsstimulierende Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- Entwicklung prototypischer Lösungen für spezielle Problemstellungen
- Überarbeitung der Leitlinien zum barrierefreien Öffentlichen Verkehr
- Vertiefung und Ausbau der Zusammenarbeit mit Stakeholdern (Interessensvertreter, Selbstvertreter, Verkehrsdienstleistern, Ländern/Gemeinden)
- Österreichweite Vereinheitlichung der Regelungen zur Barrierefreiheit im Verkehr

4

Rechtliche Grundlagen im Verkehrsbereich

Beiträge der Fachabteilungen im
Bundesministerium für Klimaschutz

Rechtliche Grundlagen – Busverkehr

Das Kraftfahrliniengesetz (KfLG) regelt die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen – einschließlich des Lenkers – zu befördern, durch Personenkraftverkehrsunternehmen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Gemäß § 20 Abs. 1 Z 1 lit. d KfLG ist der Inhaber einer Berechtigung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie verpflichtet, die Kraftfahrlinie gemäß den Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 zu betreiben. Ein Verstoß dagegen stellt gemäß § 47 Abs. 2 KfLG eine Verwaltungsübertretung dar.

Im EG (8) der VO (EU) 181/2011 (europäische Verordnung über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr, Link in EUR-Lex eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:055:0001:0012:DE:PDF) wird klargestellt, dass vor dem Hintergrund von Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen Regelungen geschaffen werden müssen, um behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die gleichen Busreisemöglichkeiten zu eröffnen, die mit denen anderer Bürgerinnen und Bürger vergleichbar sind.

In den EG (9–11) dieser Verordnung wird klargestellt, dass die Busbahnhofbetreiber, Beförderer und die Mitgliedstaaten die Bedürfnisse von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Gestaltung von Busbahnhöfen, der Ausrüstung von Kraftomnibussen und generell der Infrastruktur soweit als möglich berücksichtigen sollen.

Kapitel III dieser Verordnung beinhaltet die Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Dieses Kapitel regelt unter anderem folgende Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und Bereiche, die diese Personengruppe betreffen:

- Anspruch auf Beförderung (samt Ausnahmen: z. B. wenn durch die Beförderung Sicherheitsanforderungen nicht nachgekommen werden kann) oder wegen der Bauart des Fahrzeugs oder der Infrastruktur) inklusive der Rechte, wenn die Beförderung trotz Erfüllung der Anforderungen verweigert wird
- die Zugänglichkeit und Informationen für die Beförderung
- Anspruch auf Hilfeleistung auf Busbahnhöfen (auf dem Weg zum Bus, beim Ein- und Aussteigen), die von den Mitgliedstaaten genannt wurden
- wann eine Begleitperson kostenlos befördert werden kann
- Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Beförderern und Busbahnhofbetreibern in Behindertenfragen
- Entschädigung für Rollstühle und andere Mobilitätshilfen

Zu den technischen Voraussetzungen für Fahrzeuge, die für einen leichten Zugang für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität und Rollstuhlfahrer:innen konstruiert sind, finden

sich im Anhang 8 der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) – Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale [2018/237] Vorschriften. Für folgende Bereiche gibt es darin technische Regelungen:

- Stufen bei Türöffnungseinrichtungen
- Behindertensitze und Platzangebot für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität
- Kommunikationseinrichtungen
- Handläufe an Behindertensitzen
- Fußbodenneigung
- Vorschriften in Bezug auf Rollstuhlfahrer:innen
- Sitze und stehende Fahrgäste im Rollstuhlbereich
- Standfestigkeit der Rollstühle
- Türöffnungseinrichtungen
- Vorschriften für die Unterbringung nicht zusammengeklappter Kinderwagen und Kindersportwagen
- Vorschriften für Einstiegshilfen

Bild:
stock.adobe.com - Pixel-Shot



Rechtliche Grundlagen – Eisenbahnverkehr

Als wesentlichste nationale Rechtsgrundlage für den Verkehrsträger Eisenbahn gilt das „Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG)“, BGBl. Nr. 60/1957 i. d. g. F. (Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011186).

Durch EU-Recht sind im Bereich der Eisenbahnen, insbesondere für Vollbahnen, wesentliche Anforderungen die Barrierefreiheit betreffend festgelegt. Hervorzuheben sind hier die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32007R1371&qid=1616154802164&rid=2) sowie die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32016L0797&qid=1616154391819&rid=1).

Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr legt in EG (10) fest, dass Schienenpersonenverkehrsdienste den Bürgern allgemein zugutekommen sollen. Daher sollten Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Bahnreisemöglichkeiten haben, die mit denen anderer Bürger vergleichbar sind. Im EG (11) dieser Verordnung wird klargestellt, dass Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Zugänglichkeit zu allen baulichen Strukturen und zu allen Fahrzeugen bei der Anschaffung neuen Materials sowie der Durchführung von Bauarbeiten berücksichtigen sollen.

Kapitel V dieser Verordnung beinhaltet die Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in Bezug auf:

- den Anspruch auf Beförderung
- die Zugänglichkeit und Informationen für die Beförderung
- den Anspruch auf Hilfeleistung auf mit Personal ausgestatteten Bahnhöfen und im Zug bei Abfahrt, Umsteigen oder Ankunft inklusive der Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen
- die Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen

Durch das Eisenbahngesetz und das Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG), BGBl. I Nr. 40/2013 i. d. g. F. (Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008278) erfolgte die nationale Umsetzung der Verordnung (EG) 1371/2007 (eine Neufassung dieser Verordnung tritt 24 Monate nach Veröffentlichung im Amtsblatt der EU, voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023, in Kraft).

Die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, umgesetzt im Eisenbahngesetz, besagt, dass Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität als eine grundlegende Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der

Union ist. Die 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 (TSI PRM) ([Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32014R1300&qid=1616155537462&rid=7](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32014R1300&qid=1616155537462&rid=7)) legt diese Anforderungen näher fest. Die TSI PRM ist auf die Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnfahrzeuge anwendbar.

Gemäß TSI PRM sind „Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, effektiven und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind. Die Beförderung übergroßer Gegenstände (beispielsweise Fahrräder und sperriges Gepäck) fällt nicht in den Anwendungsbereich dieser TSI. Gemäß Artikel 8 dieser Verordnung wurde im Jahr 2017 ein nationaler Umsetzungsplan ([Link: ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-prm-tsi-austria.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-prm-tsi-austria.pdf)) erstellt und der Kommission vorgelegt, mit dem Ziel einer schrittweisen Beseitigung aller festgestellten Barrieren der Zugänglichkeit. Dieser Umsetzungsplan wird regelmäßig, mindestens alle fünf Jahre, aktualisiert. Die TSI PRM wird für die praktische Umsetzung durch einen Leitfaden zur Anwendung der TSI PRM ergänzt ([Link: era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/iu_tsi_guide_annex01_prm_tsi_de.pdf](http://era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/iu_tsi_guide_annex01_prm_tsi_de.pdf)). Durch Einhaltung der VO (EU) Nr. 1300/2014 (TSI PRM) werden auch wesentliche Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sichergestellt.

Bild:
stock.adobe.com - Adam
Wasilewski



Während viele der europäischen Bestimmungen abhängig vom jeweiligen Geltungsbereich für einige Bahnen verbindlich sind, können diese Spezifikationen im Rahmen des Standes der Technik (gemäß § 9b Eisenbahngesetz) auch für die übrigen Bahnen zur Anwendung kommen.

Für den Bereich der Haupt- und Nebenbahnen werden die Anforderungen für den Bau und Betrieb durch die Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV, BGBl. II Nr. 398/2008 i. d. g. F. Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20006077) näher präzisiert, insbesondere durch § 6 Barrierefreiheit.

Die Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1999 – StrabVO), BGBl. II Nr. 76/2000 i. d. g. F. Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000465) legt Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen näher fest, insbesondere durch § 5a zur Barrierefreiheit.

In Hinblick auf die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sieht das Eisenbahngesetz (§ 55a) in Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32012L0034&qid=1616155828264&rid=1) vor, dass eine Leitstrategie regeln soll, wie die Eisenbahninfrastruktur im österreichischen Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen ausgestaltet werden soll, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf die Instandhaltung, die Erneuerung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gerecht zu werden. In der Leitstrategie wurden übergeordnete Ziele und darauf aufbauende Maßnahmen definiert. Die „Schnittstelle Verkehrsstation verbessern – Intermodalität und Barrierefreiheit“ bildet eine davon.

In Entsprechung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32007R1370&qid=1616155983930&rid=1) ist gemäß Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 204/1999 i. d. g. F. (Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097), ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicherzustellen. Bei den Abschlüssen von Verkehrsdienstverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen werden konkrete Leistungsniveaus vorgegeben. Die Barrierefreiheit wird in den Verkehrsdienstverträgen als Parameter aufgenommen.

Die eisenbahnspezifischen technischen Regelwerke für Barrierefreiheit sind überwiegend Europäische Normen (EN). Aus dem Titel der EN ist der Verwendungszweck erkennbar, weshalb hier auf nähere Beschreibungen der jeweiligen Inhalte verzichtet wurde. Davon sind für konventionelle Eisenbahnen am wesentlichsten (Hinweis: es wurde die Bezeichnung verwendet, unter der die jeweilige EN in Österreich erhältlich ist):

ÖNORM EN 16584-1: 2017 03 01 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen - Teil 1: Kontrast (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/595456/OENORM_EN_16584-1_2017_03_01)

ÖNORM EN 16584-2: 2017 03 01 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen - Teil 2: Informationen (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/595457/OENORM_EN_16584-2_2017_03_01;jsessionid=2CE0889E27E6959802E5C8FE4C7ED2D1)

ÖNORM EN 16584-3: 2017 03 01 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Allgemeine Anforderungen - Teil 3: Optische Eigenschaften und Rutschfestigkeit (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/595458/OENORM_EN_16584-3_2017_03_01;jsessionid=659CDB3CA95B60E13DECFE29FBB5CE1)

ÖNORM EN 16585-1: 2017 03 15 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Ausstattung und Bauteile in Schienenfahrzeugen - Teil 1: Toiletten (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/596315/OENORM_EN_16585-1_2017_03_15;jsessionid=54152A2FE8537F8327691AF3AFA076BE)

ÖNORM EN 16585-2: 2017 03 15 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Ausstattung und Bauteile in Schienenfahrzeugen - Teil 2: Bauteile zum Sitzen, Stehen und Fortbewegen (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/596336/OENORM_EN_16585-2_2017_03_15)

ÖNORM EN 16585-3: 2017 03 15 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Ausstattung und Bauteile in Schienenfahrzeugen - Teil 3: Lichte Räume und Innentüren (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/596337/OENORM_EN_16585-3_2017_03_15;jsessionid=5DA1B4AC003F5E4A00CA741A365C6006)

ÖNORM EN 16586-1: 2017 06 15 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Barrierefreier Zugang - Teil 1: Einstiegs- und Ausstiegsstufen (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/604776/OENORM_EN_16586-1_2017_06_15)

ÖNORM EN 16586-2: 2017 06 15 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Barrierefreier Zugang - Teil 2: Einstiegshilfen (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/604777/OENORM_EN_16586-2_2017_06_15;jsessionid=CEA2E0017EA2317F157C02F767CCFA6A)

ÖNORM EN 16587: 2017 07 15 Bahnanwendungen - Gestaltung für die Nutzung durch PRM - Anforderungen an die Infrastruktur für hindernisfreie Wege (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/607537/OENORM_EN_16587_2017_07_15)

Weitere Normen, von denen einzelne Kapitel gemäß TSI PRM anzuwenden sind:

ÖNORM EN 12896-1: 2016 11 15 Öffentlicher Verkehr- Datenreferenzmodell- Teil 1: Gemeinsame Konzepte (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/586156/OENORM_EN_12896-1_2016_11_15)

ÖNORM EN 81-70: 2020 06 01 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen - Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge - Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen (Hinweis: die aktuelle TSI PRM verweist auf die Ausgabe 2018) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/676925/OENORM_EN_81-70_2020_06_01)

ÖNORM EN 115-1: 2017 11 01 Sicherheit von Fahrtreppen und Fahrsteigen - Teil 1: Konstruktion und Einbau (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/617476/OENORM_EN_115-1_2017_11_01)

ÖNORM EN 12464-1: 2011 07 01 Licht und Beleuchtung - Beleuchtung von Arbeitsstätten - Teil 1: Arbeitsstätten in Innenräumen (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/395096/OENORM_EN_12464-1_2011_07_01)

ÖNORM EN 12464-2: 2014 05 15 Licht und Beleuchtung - Beleuchtung von Arbeitsstätten - Teil 2: Arbeitsplätze im Freien (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/521176/OENORM_EN_12464-2_2014_05_15)

ÖVE/ÖNORM EN 60268-16: 2012 06 01 Elektroakustische Geräte - Teil 16: Objektive Bewertung der Sprachverständlichkeit durch den Sprachübertragungsindex (IEC 60268-16:2011) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/428447/OEVE_OENORM_EN_60268-16_2012_06_01)

ÖNORM EN 13272-1: 2019 12 01 Bahnanwendungen - Elektrische Beleuchtung in Schienenfahrzeugen des öffentlichen Verkehrs - Teil 1: Vollbahnen (Hinweis: die aktuelle TSI PRM verweist auf die Ausgabe 2012) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/666067/OENORM_EN_13272-1_2019_12_01)

ISO 3864-1: 2011 04 15 Graphical symbols -- Safety colours and safety signs -- Part 1: Design principles for safety signs and safety markings (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/390351/ISO_3864-1_2011_04_15)

ISO 3864-4: 2011 03 15 Graphical symbols -- Safety colours and safety signs -- Part 4: Colorimetric and photometric properties of safety sign materials (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/387805/ISO_3864-4_2011_03_15)

ÖNORM EN 15273-1: 2017 11 01 Bahnanwendungen - Begrenzungslinien - Teil 1: Allgemeines - Gemeinsame Vorschriften für Infrastruktur und Fahrzeuge (Hinweis: die aktuelle TSI PRM verweist auf die Ausgabe 2013) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/617817/OENORM_EN_15273-1_2017_11_01),

ÖNORM EN 14752: 2020 03 01 Bahnanwendungen - Seiteneinstiegssysteme für Schienenfahrzeuge (Hinweis: die aktuelle TSI PRM verweist auf die Vornorm von 2014) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/671713/OENORM_EN_14752_2020_03_01)

ISO 7000: 2019 07 15 Graphical symbols for use on equipment -- Registered symbols (Hinweis: die aktuelle TSI PRM verweist auf die Ausgabe 2004) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/660127/ISO_7000_2019_07_15)

ÖNORM ISO 7001: 2018 05 15 Graphische Symbole - Symbole für die Öffentlichkeitsinformation (ISO 7001:2007 + Amd.1:2013 + Amd.2:2015 + Amd.3:2016 + Amd.4:2017) (Hinweis: die aktuelle TSI PRM verweist auf die Ausgabe 2007) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/632215/OENORM_ISO_7001_2018_05_15)

ÖNORM EN 301462 V 1.1.1: 2000 06 01 Human Factors (HF) - Symbols to identify telecommunications facilities for deaf and hard of hearing people (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/79430/OENORM_EN_301462_V_1_1_1_2000_06_01)

Wie die einzelnen Normen und welche Kapitel davon anzuwenden sind, ist in der TSI PRM dargelegt. Weiters ist in der TSI PRM folgende Technische Regel erwähnt:

ONR CEN/TS 16614-1: 2020 08 01 Öffentlicher Verkehr - Netzwerk- und Fahrplan-Austausch (NeTEx) - Teil 1: Austauschformat für Netzwerk-Topologie im öffentlichen Verkehr (Hinweis: die aktuelle TSI PRM verweist auf die Ausgabe 2014) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/680978/ONR_CEN_TS_16614-1_2020_08_01)

Weitere Normen für Bahnanwendungen, die nicht in der TSI PRM erwähnt sind, welche aber Barrierefreiheit für Fahrgäste speziell berücksichtigt haben:

ÖNORM EN 17168: 2020 01 15 Bahnanwendungen - Bahnsteig-Barriersysteme (Hinweis: damit sind automatisierte Bahnsteigtüren zwischen Bahnsteig und Fahrzeug umfasst) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/668150/OENORM_EN_17168_2020_01_15)

ÖNORM EN 16683: 2016 03 15 Bahnanwendungen - Hilferufvorrichtung und Kommunikationseinrichtung für Fahrgäste – Anforderungen (Hinweis: damit sind Einrichtungen in Fahrzeugen der konventionellen Eisenbahn umfasst, z. B. die Hilferufvorrichtung im

fahrzeuggebundenen barrierefreien WC) (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/566764/OENORM_EN_16683_2016_03_15)

ÖNORM EN 17478: 2020 03 01 Dienstleistungen im Transportwesen - Kundenkommunikation für Dienstleistungen im Personenverkehr - Ein Universal Design-Ansatz (Link: shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/671507/OENORM_EN_17478_2020_03_01)

Weiters ist als Regelwerk zur Förderung von Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität bei Eisenbahnen von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) aus deren Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen zu nennen: 03.01.01 Niveaufreie Bahnsteigzugänge (Januar 2020). (Link: fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=cb7bbd65-5682-4287-bd8a-9eabf281baea)

Bild:
stock.adobe.com - elypse



Rechtliche Grundlagen – Flugverkehr

Verordnung (EG) Nr. 1107/2006

Die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die „Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität“ soll diesem Personenkreis die gleichen Flugreisemöglichkeiten wie allen anderen Menschen ermöglichen.

Es gilt die Gleichbehandlung von Personen mit eingeschränkter Mobilität, das bedeutet, die Verordnung verbietet Luftfahrtunternehmen und Reiseveranstalter bei Flügen von einem Flughafen im Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedstaates die Buchung und Beförderung von Fluggästen aufgrund einer Behinderung oder eingeschränkter Mobilität zu verweigern. Eine Abweichung davon ist möglich, wenn besondere Sicherheitsgründe vorliegen. Sollte das der Fall sein und der betreffenden Person eine Buchung oder Anbordnahme aus diesen Gründen verweigert werden, ist das Luftfahrtunternehmen verpflichtet, ihr nach besten Kräften eine annehmbare Alternative anzubieten. Ebenso muss das Luftfahrtunternehmen die betreffende Person unverzüglich über die Gründe unterrichten bzw. dies nach schriftlichem Antrag innerhalb von fünf Werktagen mitteilen.

Um den Sicherheitsanforderungen zu entsprechen, kann das Luftfahrtunternehmen verlangen, dass die Person mit eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet wird, die in der Lage ist, die benötigte Hilfe zu leisten. Die geltenden Sicherheitsvorschriften sowie eventuelle Beschränkungen in der Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität oder von Mobilitätshilfen aufgrund der Flugzeuggröße müssen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Wird eine in ihrer Mobilität eingeschränkte Person trotz bestehender Buchung aus oben genannten Gründen nicht befördert, kann sie die Erstattung der Flugscheinkosten oder anderweitige Beförderung gemäß Art.8 der EG-VO 261/2004 verlangen.

Die Flughafenbetreiber sind verpflichtet, behinderten Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität bestimmte kostenlose Hilfeleistungen auf allen Flughäfen der EU anzubieten. Dazu zählen u. a.:

- Einrichtung von ausgewiesenen Ankunfts- und Abfahrtsorten, an denen behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität ihre Ankunft am Flughafen bekannt geben und um Hilfe ersuchen können
- auf Wunsch des oben genannten Personenkreises die Gewährleistung von Unterstützung bei der Abfertigung bzw. bei der Aufgabe von Gepäck
- Voraussetzungen zu schaffen, dass Luftfahrzeuge gegebenenfalls mit Hilfen (Rollstuhl, Lift) erreicht bzw. verlassen werden können
- Bei Flügen, die in der EU beginnen, müssen die Luftfahrtunternehmen bestimmte Hilfeleistungen an Bord kostenlos anbieten. Hierzu zählen u. a.:
- Beförderung von bis zu zwei Mobilitätshilfen pro Person mit eingeschränkter Mobilität, inklusive elektrischer Rollstühle bei vorheriger Anmeldung
- Beförderung von anerkannten Blindenhunden
- Bereitstellung von Hilfeleistungen, um zu den Toiletten zu gelangen

Bei Flügen aus einem Drittstaat mit einem Zielflughafen in einem EU-Mitgliedstaat gilt dies nur für Luftfahrtunternehmen der EU.

Auf die VO 1107/2006 können sich die Personen berufen, die von einem Flughafen der EU abfliegen. Sie ist auch anwendbar, wenn die Reisenden mit eingeschränkter Mobilität in einem Drittland abfliegen, wenn das Luftfahrtunternehmen ein EU-Unternehmen ist. Wenn Behinderte oder Personen mit eingeschränkter Mobilität der Auffassung sind, dass ihre Rechte missachtet wurden, können sie dies der Leitung des Flughafens oder dem betreffenden Luftfahrtunternehmen zur Kenntnis bringen. Wenn sie auf diese Weise keine zufriedenstellende Lösung erzielen können, besteht die Möglichkeit, sich mit Beschwerden an die von den Mitgliedstaaten benannten Beschwerde- und Durchsetzungsstellen zu wenden.

Die Beschwerde- und Durchsetzungsstelle für Vorfälle auf österreichischen Flughäfen, bei österreichischen Luftfahrtunternehmen oder bei von österreichischen Flughäfen abfliegenden Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes ist die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte.

Bild:
stock.adobe.com - cunaplus



Rechtliche Grundlagen – Fußverkehr und Radverkehr

Grundlagen Barrierefreiheit im Verkehr

Barrierefreiheit ist eine wichtige Voraussetzung für eine selbstbestimmte und inklusive Mobilität. Für die Formen der aktiven Mobilität stellen barrierefreie und attraktiv gestaltete Straßen und Plätze (z. B. barrierefreies Fußwegenetz) die Konnektivität im Stadt- und Verkehrssystem sicher.

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie von Stationen des öffentlichen Verkehrs oder Fahrzeugen, aber auch infrastrukturelle Schwerpunkte wie Ampelanlagen mit akustischen und taktilen Querungshilfen oder Behindertenparkplätze sind im Sinne der Barrierefreiheit ebenso wichtig wie gute Beleuchtung und entsprechende Informations-, Leit- und Orientierungssysteme.

Es gilt städtebauliche, d. h. physische, aber auch kommunikative, intellektuelle und soziale Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und sonstigen Beeinträchtigungen (z. B. Seh-, bzw. Hörbeeinträchtigung, psychologische Beeinträchtigung, Lernschwierigkeiten) abzubauen und einen Komfortgewinn für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu schaffen.

Rechtliche Grundlagen Barrierefreiheit Fuß- und Radverkehr

Die Rechtsvorschrift für das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) definiert im § 6 (5) Barrierefreiheit wie folgt: „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.“

In den Raumordnungsgesetzen der Länder finden sich folgende Passagen zum Thema Barrierefreiheit:

Burgenland

keine

Kärnten

keine

Niederösterreich

Gesamte Rechtsvorschrift für das Niederösterreichische Raumordnungsgesetz 2014:

§ 18 Gebiete für Handelseinrichtungen (7) Stellplätze, die gemäß § 11 Abs. 2 NÖ BTV 2014, LGBl. Nr. 4 /2015 in der geltenden Fassung als barrierefreie Stellplätze auszuführen sind, sind für die Berechnung der Anzahl der Stellplätze auf ebenerdigen Flächen nicht zu berücksichtigen.

Oberösterreich

keine

Salzburg

Gesamte Rechtsvorschrift für das Salzburger Raumordnungsgesetz 2009:

§ 5 (11) Mehr-Generationen-Wohnhaus: ein für ein altersgemischtes Wohnen geeigneter Wohnbau mit mindestens zwei Wohnungen, von denen eine barrierefrei zugänglich und ausgestaltet ist.

Steiermark

keine

Tirol

keine

Vorarlberg

keine

Wien

Gesamte Rechtsvorschrift für die Bauordnung für Wien:

§ 1 (2) Bei der Festsetzung und Abänderung der Flächenwidmungspläne und der Bebauungspläne ist insbesondere auf folgende Ziele Bedacht zu nehmen: [...] ¹ 15. Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens.

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

1. Bauwerke mit Aufenthaltsräumen, mit Ausnahme von

- a) Wohngebäuden mit nur einer Wohnung,
- b) Wohngebäuden mit einer Gebäudehöhe von höchstens 7,50 m, die nicht mehr als zwei Wohnungen enthalten und in denen für Betriebs- oder Geschäftszwecke höchstens ein Geschoß in Anspruch genommen wird,
- c) Reihenhäusern,
- d) Kleingartenhäusern und Kleingartenwohnhäusern,

1 Die vorhergehenden 14 Punkte beziehen sich nicht auf Barrierefreiheit, deswegen wurden sie ausgelassen.

2. Bauwerke für öffentliche Zwecke (z. B. Behörden und Ämter),
3. Bauwerke für Bildungszwecke (z. B. Kindergärten, Schulen, Hochschulen, Volkshilungseinrichtungen),
4. Bauwerke mit Versammlungsräumen,
5. Veranstaltungs- und Sportstätten,
6. Handelsbetriebe mit Konsumgütern des täglichen Bedarfs,
7. Banken,
8. Kirchen,
9. Gesundheits- und Sozialeinrichtungen,
10. Arztpraxen und Apotheken,
11. öffentliche Toiletten,
12. sonstige Bauwerke, die allgemein zugänglich und für mindestens 50 Besucher oder Kunden ausgelegt sind.

Bei dem Screening der Landesstraßengesetze ist allein in der Rechtsvorschrift des oberösterreichischen Straßengesetzes von 1991 folgender Passus im § 13 „Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung, Umweltbericht“ zum Thema Barrierefreiheit enthalten: „(1) Bei der Herstellung und der Erhaltung von öffentlichen Straßen ist – im Sinn des Art. 9 L - VG 1991 insbesondere Bedacht zu nehmen auf [...] die barrierefreie Gestaltung.“

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist in § 24 „Halte- und Parkverbote“ das Halten und das Parken „vor Rampen zur barrierefreien Erschließung von Verkehrsflächen oder wenn Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung nicht bestimmungsgemäß genutzt werden können“ verboten.

In der ÖNORM B 1600:2017 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen sind notwendige baulich-gestalterische Maßnahmen, Ausstattungen und Kennzeichnungen für die Nutzung von Gebäuden und Anlagen im Sinne der Barrierefreiheit angeführt. In Abschnitt 3.2 sind Anforderungen und Rahmenbedingungen für Gehsteige und Gehwege angeführt.

Fußverkehr

Inhalte lt. ÖNORM B 1600:2017 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen) (vgl. Abschnitt 3.2 – „Gehsteige und Gehwege“):

Die nutzbare Breite (Durchgangslichte) von Gehsteigen bzw. Gehwegen muss mindestens 150 cm betragen. Hindernisse, wie Poller, Abfallkörbe, Fahnenmasten u. a. m., müssen so angeordnet werden, dass die Durchgangslichte von 90 cm nicht unterschritten wird und Richtungsänderungen über 45° in der Wegführung vermieden werden. Auf eine Länge von maximal 100 cm darf die Durchgangslichte aufgrund von Vorsprüngen durch Vitrinen, Automaten, Bauteile u. dgl. bis auf 120 cm verringert werden. (Abschnitt 3.2.1).

Hindernisse sind grundsätzlich kontrastierend zur Umgebung auszuführen, ansonsten muss eine farblich kontrastierende Kennzeichnung von Hindernissen 10 cm hoch sein. Bei höheren Hindernissen ist dies im Bereich von 80 cm bis 100 cm, bzw. gegebenenfalls zusätzlich im Bereich von 150 cm bis 160 cm über Geländeoberkante auszuführen (Abschnitt 3.2.2).

Die lichte Höhe des Bewegungsraumes unter Verkehrszeichen, Steckschildern u. Ä. muss mindestens 220 cm betragen. Freitragende Treppen, Rampen, Rolltreppen und andere Konstruktionselemente, die mehr als 15 cm auskragende Elemente aufweisen und Vorsprünge, die weiter als 15 cm in den Gehbereich (z. B. Postkästen, Hausbrieffach-Anlagen) ragen, sind bis zu einer Höhe von 210 cm gegen das Unterlaufen abzusichern (Abschnitt 3.2.3).

Gehsteige mit einem Längsgefälle von mehr als 6 % müssen eine ausreichend rutschhemmende Oberfläche mit folgenden Eigenschaften aufweisen: Bodenbeläge im Freien müssen leicht und erschütterungsarm berollbar sein.

Beläge von Rampen sind rutschhemmend im Sinne der ÖNORM Z 1261 auszuführen.

Bei Pflasterungen und Bodenbelägen mit Fugen darf die Höhendifferenz zwischen Belagsoberfläche und Verfugung nicht mehr als 0,5 cm betragen (siehe Abschnitt 3.2.4 bzw. 7.2).

Das Quergefälle von Gehsteigen darf nicht mehr als 2 % (eine Maßtoleranz von + 10 % ist zulässig) betragen (Abschnitt 3.2.5).

Gehwege sind so auszuführen, dass zur Orientierung die seitliche Abgrenzung für blinde und sehbehinderte Menschen wahrnehmbar ist, z. B. mittels Rasenkantenstein, unterschiedlichen Oberflächen. Der Übergang zu angrenzenden Nutzungsbereichen (Spielplatz, Liegewiese u. Ä.) ist niveaugleich auszubilden (Abschnitt 3.2.6).

Inhalte lt. ÖNORM B 1600:2017 zu Vertikalen Verbindungswege (Treppen, Rampen) (vgl. Abschnitt 3.3.1 bis 3.3.3.8):

Stufen, insbesondere Einzelstufen, und Schwellen, sind im Verlauf von Gehwegen zu vermeiden (Abschnitt 3.3.1). Treppen müssen zumindest an einer Seite mit einem Handlauf ausgestattet werden. Ab einer nutzbaren Treppenlaufbreite von 120 cm Breite, gemessen

zwischen den Handläufen, ist beidseitig ein Handlauf anzubringen. Die Stufen sind zu markieren (Abschnitt 3.3.2). Weitere Regelungen dazu finden sich in Abschnitt 5.3.1.3 sowie 5.3.1.5.

Abschnitt 3.3.3 (Rampen): In direkter Verlängerung einer Rampe darf keine abwärts führende Treppe angeordnet sein. Bei geradläufigen Rampen muss die lichte Durchgangsbreite zwischen den Handläufen mindestens 120 cm betragen. Bei Wendelrampen muss die lichte Durchgangsbreite mindestens 200 cm betragen. Das Längsgefälle von Rampen darf 6 % nicht überschreiten. Rampen ab einem Längsgefälle von mehr als 4 % sind in Abständen von höchstens 10 m durch horizontale Zwischenpodeste von mindestens 120 cm Länge zu unterbrechen. Zur Entwässerung darf das Längsgefälle der Zwischenpodeste maximal 2 % (eine Maßtoleranz von + 10 % ist zulässig) betragen. Rampen dürfen kein Quergefälle aufweisen. Am Anfang und Ende von Rampen müssen horizontale Bewegungsflächen von mindestens 150 cm Länge vorhanden sein. Rampen vor Türen müssen Anfahrbereiche aufweisen. Rampen mit mehr als 45° Richtungsänderung müssen durch horizontale Zwischenpodeste unterbrochen werden. Der Durchmesser der Bewegungsfläche des Zwischenpodestes muss mindestens 150 cm betragen. Rampen mit einem Rampengefälle von mehr als 4 % bis maximal 6 % sind in ihrer gesamten Länge beidseitig mit je einem Handlauf auszustatten. Handläufe sind an den Enden der Rampe mindestens 30 cm waagrecht weiterzuführen. Frei in den Raum ragende Handlaufenden dürfen nur mit einer Rundung entweder nach unten oder seitlich weitergeführt werden. Rampen, welche ein Rampengefälle von mehr als 4 % bis maximal 6 % aufweisen, sind über die gesamte Länge mit einem Radabweiser auszuführen, der mindestens 10 cm über die Rampenoberfläche hinausragt. Im Bereich von flächigen seitlichen Umwehungen (Wand u. dgl.) dürfen diese entfallen.

Liegt das an die Rampe angrenzende Niveau tiefer als 50 cm, muss eine Absturzsicherung angebracht werden. Bei Rampen zur Überwindung von Gehsteigkanten und Einzelstufen dürfen Handlauf und Radabweiser entfallen. Wenn sich dadurch seitlich ein Höhenunterschied zum umgebenden Niveau ergibt, muss eine 10 cm breite Markierung erfolgen².

Rampen müssen eine ausreichend rutschhemmende Oberfläche im Sinne der ÖNORM Z 1261 aufweisen. Rampen mit einem Gefälle von mehr als 4 % bis maximal 6 % sind in der gesamten Rampenbreite an beiden Enden mindestens 10 cm breit, farblich kontrastierend zu markieren.

In der RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr wird Bezug auf die Barrierefreiheit genommen.

Öffentliche Räume und das Fußwegenetz müssen barrierefrei gestaltet werden, sodass auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Sinnesbehinderungen diese „ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe“ nutzen können. Optimierungsmöglichkeiten liegen bei Verbreitungsmaßnahmen für ausreichend Bewegungsfläche

2 Anmerkung: Radabweiser erfüllen die Funktion von Tastleisten für Menschen mit Sehbehinderungen.

für Rollstuhlfahrer sowie bei Orientierungsmöglichkeiten durch taktile oder optische Elemente (für sehbehinderte oder blinde Personen) vor.

Die Regelbreite eines Gehweges für den Fußverkehr beträgt 2,0 m und die Mindestbreite 1,5 m. Bei Engstellen (mit einer Länge von max. 1,0 m) darf die Durchgangsbreite 1,2 m ausmachen, bei punktuellen Einschränkungen (z. B. Poller) maximal 0,9 m (Breitenbedarf Rollstuhlfahrer:in).

Oberflächen von Verkehrsflächen müssen zudem rutschfest sein.

Querungshilfen (d. h. Mittelinsel bzw. Fahrbahnteiler) sind abzusichern und entsprechend barrierefrei auszubilden.

Das Fußwegenetz soll zusammenhängend und barrierefrei sein (Stichwort Gehsteigdurchziehung).

Radverkehr

Definition Fahrrad (StVO § 2 Abs. 22):

Ein Fahrrad ist:

- a) ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist,
- b) ein Fahrzeug nach lit. a, das zusätzlich mit einem elektrischen Antrieb gemäß § 1 Abs. 2a KFG 1967 ausgestattet ist (Elektrofahrrad),
- c) ein zweirädriges Fahrzeug, das unmittelbar durch menschliche Kraft angetrieben wird (Roller), oder ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug, dessen Antrieb dem eines Elektrofahrrads im Sinne des § 1 Abs. 2a KFG 1967 entspricht.
- d) Spezialfahrräder für Menschen mit Behinderung können rechtlich entweder einem normalen Fahrrad gleichgestellt sein (s. o.) oder in die Kategorie L1-eA (Fahrrad mit Antriebssystem), L1-eB (zweirädriges Kleinkraftrad) oder Klasse L2e (dreirädriges Kleinkraftrad) fallen.

Tabelle 1 zeigt die Regelabmessungen von Fahrrädern lt. aktuell gültiger RVS 03.02.13:2014 – Radverkehr, Seite 14:

Tabelle 1 Regelabmessungen von Fahrrädern

Angabe	Abmessung
Länge des Fahrrades	1,80 m
Breite des einspurigen Fahrrades	0,70 m
Breite des Dreirades bzw. Radanhängers	0,90 m

Bei der Planung von Radverkehrsanlagen ist auf die Bedürfnisse schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen (besonders Fußgänger:innen) Rücksicht zu nehmen. Es gilt der Grundsatz der sozialen Sicherheit, unnötige Steigungen (s. u.) sowie Umwege sollen tunlichst

vermieden werden. Ziel ist es, Radfahrer:innen ein möglichst energiesparendes Radfahren zu gewährleisten (siehe aktuell gültige RVS 03.02.13:2014 – Radverkehr, Seite 7).

Hohe Fußgänger:innenfrequenzen und daraus resultierende entsprechende Querungshäufigkeiten an angrenzenden Radwegen können die Führung auf diesen stark beeinträchtigen; in diesem Fall sind Radfahr- oder Mehrzweckstreifen zu bevorzugen (siehe Seite 14).

Rollstühle

Gemäß § 2 Abs 1 Z 19 StVO ist ein Rollstuhl kein Fahrzeug. Daher darf er nicht auf der Fahrbahn (außer beim Überqueren) benutzt werden. Da er kein Fahrzeug ist, und somit weder ein Kraftfahrzeug noch ein Fahrrad, dürfen Rollstühle auch nicht Radfahranlagen benutzen. Rollstühle sind daher auf dem Gehsteig zu verwenden. Menschen in einem Rollstuhl sind letztlich wie Fußgänger gestellt. Vorrangregeln – wie bei Fahrzeugen – kann es mangels Verwendungsmöglichkeit auf der Straße natürlich nicht geben.

Steigungen

Laut RVS 03.02.13 Radverkehr sollten Steigungen bei Neutrassierungen ab 10 Metern keinesfalls 3 % überschreiten – ansonsten gilt Tabelle 2 (siehe Seite 18f).

Tabelle 2 Empfohlene maximale Steigungen in Abhängigkeit von der zu überwindenden Höhendifferenz

Höhendifferenz [m]	Max. Steigung [%]	Max. Länge der Steigung [m]
1	12	8
2	10	20
4	6	65
6	5	120
10	4	250
> 10	3	beliebig

Zudem sind bei Steigungsstrecken Überholmöglichkeiten vorzusehen. Bei der Projektierung ist eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h im Streckenbereich anzunehmen. Bei Gefällestrecken ist eine entsprechend höhere Fahrgeschwindigkeit zu berücksichtigen (bei 3 % Gefälle: 30 km/h, bei 6 % Gefälle: 40 km/h, siehe Seite 15). Es ist anzustreben, Radwege oder Geh- und Radwege so breit auszuführen, dass Begegnen und Überholen stattfinden kann. Damit Dreiräder und Fahrräder mit Radanhängern ohne Komfortverluste eine einstreifige Radverkehrsanlage befahren können, ist eine Breite des Verkehrsraums (befestigte Breite) von 1,30 m notwendig. Zusätzliche Regelungen (zu Radfahrerüberfahrten, Sichtweiten, Licht- bzw. Verkehrsraum, Querneigungen, Kuppen und Wannen etc.) bzgl. der Errichtung von Radverkehrsanlagen sind in Kapitel 7 der RVS 03.02.13

dargelegt. Ab einer Länge von 10 m und einer Steigung mit mehr als 6 % sind kombinierte Rad- und Fußverkehrsanlagen nicht mehr behindertengerecht.

In besonderen Fällen sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (z. B. Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen) vorzusehen. Auf kurzen Abschnitten von Radfahranlagen, auf denen eine hohe Gefährdung von Fußgänger:innen nicht anders vermieden werden kann (z. B. gemeinsam genutzte Unterführung) bzw. zur Sanierung von Unfallhäufungsstellen sind diese vorzunehmen (siehe Seite 47).

Fahrradparken

In den Landesstellplatzverordnungen bzw. Bauordnungen der Länder finden sich folgende Passagen zum Thema Barrierefreiheit und Fahrradparken bzw. -abstellplätze:

Burgenland

keine

Kärnten

Kärntner Bauvorschriften K-BV § 45 Abs. 5: „Für Gebäude mit mehr als vier Wohnungen müssen entsprechend der Zahl der Wohnungen leicht zugängliche, geeignete Abstellplätze für Kinderwagen, Gehhilfen und Fahrräder sowie Einrichtungen zum Waschen und Trocknen von Wäsche vorgesehen werden.“

NÖ

keine

OÖ

keine

Salzburg

Salzburger Bautechnikgesetz § 38 Abs. 4 Z1: „[...] bei Bauten, die öffentlichen Zwecken dienen, mindestens 2 % der herzustellenden Kraftfahrzeug-Stellplätze, jedenfalls aber zwei Stellplätze, bei Wohnbauten mit mehr als fünf Wohnungen mindestens ein Stellplatz je begonnene 30 Wohnungen für Menschen mit Behinderung vorzusehen und erforderlichenfalls als solche zu kennzeichnen; dabei sind die Grundsätze des barrierefreien Bauens zu beachten.“

Steiermark

Steiermärkisches Baugesetz § 92 Abs. 1: „Bei der Errichtung baulicher Anlagen, ausgenommen Kleinhäuser, sind stufenlos oder mittels Rollhilfe zugängliche, geeignete Abstellanlagen für Fahrräder mit Abstellplätzen in ausreichender Zahl nach Maßgabe des Verwendungszwecks des Bauwerks und der absehbaren Gleichzeitigkeit ihrer Benutzung herzustellen.“

Tirol

Bauordnung Tirol § 18 Abs. 1: „Bauliche Anlagen und alle ihre Teile müssen so geplant und ausgeführt sein, dass sie unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit gebrauchstauglich sind und entsprechend dem Stand der Technik die bautechnischen Erfordernisse insbesondere [...] lit. d: „der Nutzungssicherheit und der Barrierefreiheit“, [...] erfüllen.

Vorarlberg

Verordnung der Landesregierung über Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge in § 3 Abs. 2.

Wien

Bauordnung für Wien § 119 Abs. 5: „Bei Errichtung von Wohngebäuden, ausgenommen jener gemäß § 115 Abs. 1 Z 1 lit. a bis d, ist auf dem Bauplatz ein Raum zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern vorzusehen, wobei je 30 m² Wohnnutzfläche 1 Fahrrad anzunehmen ist und eine ordnungsgemäße Unterbringung der Fahrräder (z. B. durch Hänge - oder Ständersysteme) sicherzustellen ist. Räume zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern sowie Waschküchen, Abfallsammelräume, Saunaräume und andere Gemeinschaftsräume müssen vom Hauseingang barrierefrei und gefahrlos zugänglich und benützbar sein. Räume zum Abstellen von Kinderwagen müssen überdies vom Inneren des Gebäudes zugänglich sein. Die erforderlichen Fahrradabstellplätze können auch außerhalb eines Gebäudes geschaffen werden. Durch die Ausgestaltung der Fahrradabstellplätze ist die Zugänglichkeit, die Sicherheit, der Witterungsschutz und die Verfügbarkeit der abgestellten Fahrräder zu gewährleisten.“

Bild:
stock.adobe.com - Chudakov



Rechtliche Grundlagen – Schifffahrt

Die rechtlichen Grundlagen der Barrierefreiheit in der Schifffahrt wurzeln in europäischen und internationalen Normen und Rechtsvorschriften. Diese sind das Ergebnis des Bemühens um einen harmonisierten Rechtsrahmen und zum Teil unmittelbar anwendbares Unionsrecht. Nationale Sonderlösungen im Bereich der Regelungen über die Barrierefreiheit sind daher nicht sinnvoll bzw. teilweise sogar unmöglich. Im Folgenden wird ein Überblick über die wichtigsten Rechtsvorschriften gegeben.

Zu beachten ist beim Verkehrsträger Wasser/Schifffahrt, dass mit Ausnahme einiger Fährverbindungen der Großteil der Personenschifffahrt nicht der Erbringung von Beförderungsleistungen im engeren Sinne, sondern Vergnügungszwecken dient.

Eine weitere Besonderheit im Schifffahrtsbereich ist, dass die Vorschriften größtenteils nur für Fahrgastschiffe gelten und auch bei diesen eine Abstufung je nach Größe des Schiffes erfolgt. Fahrgastschiffe sind Schiffe der Kategorie 1, die zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen bestimmt sind.

Die Möglichkeit, beruflich in der Schifffahrt tätig zu sein, ist im Interesse der Sicherheit an das Vorhandensein einer ausreichenden körperlichen und geistigen Eignung gebunden. In diesem Bereich finden sich daher keine Regelungen, die spezifisch für Menschen mit Behinderungen, insbesondere mit eingeschränkter Mobilität, gelten.

Binnenschifffahrt

Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr (Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32010R1177, Stand: 19.03.2021). Diese EU-Verordnung normiert ein Verbot der Diskriminierung und Regeln zur Unterstützung von Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Die Verordnung gilt jedoch nicht für Ausflugs- und Besichtigungsfahrten, bei denen es sich nicht um Kreuzfahrten handelt, sowie nicht für Schiffe, die für die Beförderung von maximal 12 Fahrgästen zugelassen sind.

Die Begriffsdefinition von „behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ ist hier gegenüber anderen Vorschriften umfassender und enthält auch Personen mit einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung oder Personen, die wegen einer anderen Behinderung oder aufgrund des Alters eingeschränkt sind und deren Zustand angemessene Aufmerksamkeit und eine Anpassung der für alle Fahrgäste bereitgestellten Dienstleistungen an ihre besonderen Bedürfnisse erfordert.

Gemäß Art 7 Abs. 2 der Verordnung sind Fahrscheine für Personen mit Behinderung ohne Aufpreis und zu denselben Bedingungen wie für andere Fahrgäste anzubieten. Es besteht aber die Möglichkeit, die Beförderung von Personen mit Behinderung zu verweigern, wenn dies notwendig ist, um Sicherheitsanforderungen nachzukommen.

Die Zugangsbedingungen und Informationen haben nichtdiskriminierend ausgestaltet zu sein. Personen mit eingeschränkter Mobilität haben Anspruch auf Hilfeleistungen in Häfen und an Bord von Schiffen. Hierzu legen Beförderer und Terminalbetreiber

innerhalb oder außerhalb des Hafenterminals eine Anlaufstelle fest. Die Hilfeleistung hat einschlägigen Qualitätsstandards zu entsprechen.

Sollten Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen durch ein Verschulden oder Versäumnis des Beförderers oder des Terminalbetreibers beschädigt werden, haften der Beförderer bzw. der Terminalbetreiber hierfür.

Bei Verzögerung oder Annullierung der Abfahrt ist besondere Hilfeleistung zu gewähren. Dies gilt auch in Bezug auf die Unterrichtung der Fahrgäste und die Bereitstellung von Reiseinformationen.

Detaillierte Auflistungen der beschriebenen Rechte finden sich in den Anhängen der Verordnung.

Anlage 2 der Schiffstechnikverordnung (Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20010330, tagesaktuelle Fassung)

Die Anlage 2 der Schiffstechnikverordnung, BGBl. II Nr. 263/2018 in der geltenden Fassung, setzt den jeweiligen Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN/Anlage 2 der Richtlinie EU 2016/1629, Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32016L1629, Stand: 19.03.2021) national um. Sie enthält die zulassungsrechtlichen Anforderungen an die Ausstattung und technische Ausgestaltung eines Fahrgastschiffes. Die Vorschriften des ES-TRIN orientieren sich an der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe und dem Leitfaden für die behindertengerechte Ausstattung von Binnenfahrgastschiffen gemäß der Resolution Nr. 69 der Vereinten Nationen (Richtlinien für Fahrgastschiffe, die auch für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität geeignet sind – Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, Binnenverkehrsausschuss, Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt – verabschiedet am 15. Oktober 2010). Primär richten sich diese Standards an Unternehmen und Verwaltung, sie können aber auch Personen mit eingeschränkter Mobilität zur Orientierung über die erforderliche Ausstattung von Fahrgastschiffen dienen.

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass für eine Vielzahl der in der Anlage 2 der Schiffstechnikverordnung enthaltenen Vorschriften für Schiffe, welche vor dem 30. Dezember 2018 bereits zugelassen waren, sehr lange Übergangsfristen, zumeist bis 2045, gelten, da diese vor dem in Kraft treten der Richtlinie nach anderen national unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen erbaut wurden. Für alle nach diesem Datum erstzugelassenen Fahrgastschiffe, welche auf internationalen Wasserstraßen operieren, sind die technischen Anforderungen des ES-TRIN vollinhaltlich umzusetzen. Für Fahrgastschiffe auf Seen und Flüssen kann die Behörde Abweichungen zulassen.

Schiffe, die zur Beförderung von nicht mehr als 12 Fahrgästen zugelassen und daher keine Fahrgastschiffe sind, haben hinsichtlich der Barrierefreiheit keinen rechtlichen Anforderungen zu genügen. Dies bedeutet, dass insbesondere bei kleineren Fähren

und Schiffen, die weniger als 12 Fahrgäste transportieren, keine Verpflichtung besteht, Erfordernisse der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Die Bestimmungen des ES-TRIN zielen auf „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ ab. Diese werden als „Personen, die besondere Schwierigkeiten bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel haben, wie z. B. ältere Menschen, Behinderte, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane, Rollstuhlbenutzer, schwangere Frauen und Personen in Begleitung von kleinen Kindern“ definiert und für diese in Teil III Regeln zur Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsbedürfnisse dieser Gruppe festgelegt. (ESI – III – 2). Diese Definition umfasst jedoch keine Personen mit psychischen Beeinträchtigungen und Einschränkungen. Die einschlägigen Bestimmungen finden sich in Kapitel 19 des ES-TRIN sowie in der beigeschlossenen Anweisung für die Umsetzung des ES-TRIN, der ESI – III – 2.

Im Wesentlichen müssen auf Fahrgastschiffen, welche nach geltender Rechtslage neu zugelassen werden, Bereiche für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorhanden sein. Konkret bedeutet das, dass auf jedem neuen Tagesausflugschiff zumindest ein Sitzplatz bzw. auf jedem neuen Kabinenschiff zumindest eine Kabine für diese Personengruppe vorgesehen sein muss.

Im Weiteren müssen diese Bereiche den in Kapitel 19 ES-TRIN genannten Bestimmungen entsprechen. Das bedeutet, dass diese Bereiche auch über eine dementsprechende sicherheitstechnische und sanitäre Ausgestaltung verfügen müssen. Dies gilt allerdings nicht für das gesamte Schiff, sondern nur für die für diese Personen vorgesehenen Bereiche, inklusive jener Wege, die ein sicheres Betreten und Verlassen dieser Personen unter allen betrieblichen Umständen zu ermöglichen haben. Die Bereiche für Personen mit eingeschränkter Mobilität sind im Sicherheitsplan auszuweisen, der an gut sichtbarer und zugänglicher Stelle im Schiff angebracht sein muss. Im Weiteren ist diese Personengruppe im Dokument der schiffseigenen Sicherheitsorganisation, „Sicherheitsrolle“ genannt, in allen möglichen Havariefällen besonders zu berücksichtigen. Personen mit eingeschränkter Mobilität können sich vorab bei der verantwortlichen Reederei des Schiffes bzw. am Schiff selbst bei der Crew sowie durch Einsicht in den Sicherheitsplan darüber informieren.

Schiffahrtsanlagenverordnung – SchAVO, BGBl. II Nr. 298/2008 in der geltenden Fassung (Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20005956, tagesaktuelle Fassung)

Landungsanlagen und Ein- und Ausstiegsstellen werden nur bewilligt, wenn sie den für den jeweiligen Verwendungszweck vorgeschriebenen Kriterien entsprechen. Gemäß § 17 Abs. 3 SchAVO müssen Landungsanlagen für den Fahrgastverkehr so ausgestaltet sein, dass sie auch von Kindern und Personen mit eingeschränkter Mobilität gefahrlos benutzt werden können.

§ 17 Abs. 4 Z 2 SchAVO legt fest, dass für Fahrgäste bestimmte Flächen auf Landungsanlagen und Landstegen barrierefrei benutzbar und erschütterungsarm befahrbar sein müssen sowie gemäß Z 5 dort, wo ein Absturz möglich ist, mit einem seitlichen

Niveaunterschied von mehr als 10 cm mit Radabweisern versehen sein und gemäß Z 6 eine freie Durchgangsbreite von mindestens 1,20 m aufweisen müssen.

Gemäß § 17 Abs. 5 SchAVO müssen Landestege darüber hinaus an beiden Enden von Rampen horizontale Bewegungsflächen von mindestens 150 cm sowie bei neu zu errichtenden Anlagen ein Längsgefälle von höchstens 6 % aufweisen. Bei Änderung bestehender Anlagen darf das Längsgefälle höchstens 10 % betragen. Rampen haben mit mittig angeordneten und mit Leuchtfarbe gekennzeichneten Trittsicherungen in Form von Querleisten oder Wülsten mit einer Höhe von 20 mm bis 30 mm und einer Breite von höchstens 300 mm in einem Abstand von 400 mm bis 500 mm ausgerüstet zu sein, sofern die Oberfläche keine gleichwertige Rutsicherheit gewährleistet, ohne Quergefälle, und so ausgeführt sein, dass sich auf der Lauffläche kein Wasser ansammeln kann. An beiden Enden der Rampe in der gesamten Breite müssen diese farblich kontrastierend gekennzeichnet sein, und mit Handläufen in den Höhen von 90 bis 100 cm und 75 cm versehen sein.

Wenn die Erfüllung dieser Bestimmungen technisch nicht möglich ist oder eine unverhältnismäßige Belastung gemäß § 6 des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes – BGStG, BGBl. I Nr. 82/2005, in der geltenden Fassung, darstellt, ist durch eine Betriebsvorschrift gemäß § 54 des Schiffahrtsgesetzes – SchFG, BGBl. I Nr. 62/1997 in der geltenden Fassung (Link: ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703, Stand: 28.04.2021), sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen die erforderliche Hilfe bei der Benutzung der Anlage ermöglicht wird. Die Betriebsvorschrift ersetzt in diesem Fall die genannten Bauvorschriften.

Seeschifffahrt

Österreich ist zwar ein Binnenland und verfügt seit 2012 nicht mehr über die Möglichkeit der Zulassung von Schiffen zur Seeschifffahrt (mit Ausnahme von Yachten unter 24 m), gleichwohl wird durch internationale Regelungen den österreichischen Fahrgästen auf Passagierschiffen ein entsprechendes Maß an Barrierefreiheit gesichert. Hier ist insbesondere die bereits angeführte Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr (Link: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32010R1177, Stand: 19.03.2021) zu erwähnen. Diese gilt ebenso im Seeschiffverkehrsverkehr. Zu beachten ist aber, dass der Geltungsbereich dieser Verordnung auch hier Einschränkungen in Bezug auf die Fahrgastanzahl und die Besatzungsstärke enthält, die Ausflugschifffahrt ausgenommen ist und der Einschiffungs- bzw. der Ausschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines EU- bzw. EWR-Mitgliedstaates zu liegen hat. In Bezug auf die Rechte von Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität darf auf die Ausführungen im Bereich der Binnenschifffahrt verwiesen werden.

Rechtliche Grundlagen – Seilbahnen

Für österreichische Seilbahnen gelten das Seilbahngesetz 2003 (SeilbG 2003) und die Verordnung (EU) 2016/424 über Seilbahnen und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/9/EG. Nach Artikel 6 der Verordnung (EU) 2016/424 müssen Seilbahnen und ihre Infrastruktur, Teilsysteme und Sicherheitsbauteile die für sie geltenden wesentlichen Anforderungen nach Anhang II dieser Verordnung erfüllen. Die „Wesentlichen Anforderungen“ enthalten hinsichtlich Barrierefreiheit nur folgende Vorgabe: „Eine sichere Benutzung der Seilbahn durch Kinder und Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit muss möglich sein, wenn die Seilbahn für die Beförderung solcher Personen bestimmt ist.“

In den zur Verordnung (EU) 2016/424 bzw. der davor geltenden Richtlinie 2000/9/EG harmonisierten europäischen Normen werden detailliertere Maßnahmen angeführt, bei deren Anwendung angenommen werden kann, dass eine (ausreichende) Übereinstimmung mit den entsprechenden wesentlichen Anforderungen gegeben ist. Hinsichtlich sicherer Benutzung der Anlage durch Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit beschränken sich die darin geforderten Maßnahmen auf solche über die Ausführung von rollstuhlgeeigneten Zugängen zu den Ein- und Ausstiegsbereichen bzw. von Übergängen zu bestimmten Fahrzeugarten sowie das Vorhandensein von mindestens einem geeigneten Anschlagpunkt zur Sicherung des Rollstuhls in dafür vorgesehenen geschlossenen Fahrzeugen.

Hinsichtlich der Beförderung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen mit Spezialsportgeräten (wie „Mono-Skibob“) auf Schleppliften und Seilbahnen mit Sesseln enthalten die Seilbahnnormen keine speziellen Regelungen. Aber die zuvor in Österreich geltenden „Schleppliftrichtlinien 1999“ enthalten Festlegungen für die Benützung eines Schleppliftes durch „(geh)behinderte Personen mit Spezialsportgeräten“. Diese Festlegungen werden bei der (seltenen) Neuerrichtung von Schleppliften weiterhin angewandt, wenn diese vom Gelände her geeignet sind.

In den – nunmehr europaweit geltenden – seilbahnspezifischen Rechtsvorschriften ist somit keine generelle Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit bei Seilbahnen enthalten. Auch das nationale SeilbG 2003 enthält keine Bestimmungen hinsichtlich Barrierefreiheit und somit auch keine Festlegungen, bei welchen Seilbahnen (Kabinenseilbahnen oder Sesselbahnen, Nutzungszweck) eine solche umzusetzen wäre.

Verwaltungspraxis ist jedoch bereits seit mehreren Jahren, dass bei neuen Seilbahnprojekten eine behördliche Prüfung erfolgt, ob mit der geplanten Anlage auch Personen mit Behinderungen befördert werden können. Dabei wird in möglichst vielen Fällen auf eine behindertengerechte Ausführung geachtet bzw. eine solche vorgeschrieben. Da Behinderungen vielfältig sind, kann jedoch nicht jedem Bedürfnis bei jedem Seilbahnsystem entgegengekommen werden.

Die Stationen von neuen bzw. umfassend umgebauten Zubringeranlagen (dabei handelt es sich insbesondere um Kabinenbahnen, die z. B. vom Tal in ein Ausflugsgebiet oder in ein Schigebiet führen) sind seit einigen Jahren mit einem barrierefreien Zu- bzw. Abgang (Rampen, Aufzug, Treppenlifte, o. ä.) sowie behindertengerechten Toiletten-

anlagen auszustatten. Dies wird im Genehmigungsverfahren geprüft und allenfalls zur Umsetzung vorgeschrieben.

Zur Anwendung gelangen dabei die seilbahnspezifischen EN-Normen und die subsidiär geltenden länderspezifischen hochbaulichen Vorschriften und damit auch die OIB-Richtlinien.

Für Seilbahnanlagen, die sich mitten in Schigebieten befinden, ist eine behindertengerechte Ausführung von Zugängen bzw. Toiletten nicht zwingend vorgesehen, wenn diese Anlagen selbst nicht barrierefrei erreichbar sind.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass gemäß den für Seilbahnen geltenden Betriebsvorschriften in Betrieb befindliche Ein- und Ausstiege von Seilbahnen durch das Betriebspersonal überwacht werden müssen. Daher ist ein Anhalten einer Umlaufseilbahn für den Ein- und Ausstiegsvorgang bzw. eine allfällige Unterstützung dabei jederzeit möglich.

Barrierefreiheit hinsichtlich blinder oder sehbehinderter Menschen

Die österreichischen Seilbahnen werden überwiegend als Transporteinrichtungen für (Winter-)Sportler:innen und zu Freizeit Zwecken benutzt. Es gibt nur sehr wenige, denen Bedeutung als (städtisches) Nahverkehrsmittel zukommt. Daher bestand bisher kein Bedarf an der Schaffung von diesbezüglichen speziellen seilbahnrechtlichen Regelungen, die allenfalls auch EU-weite Geltung haben.

Barrierefreiheit hinsichtlich Kommunikation bzw. Informations- und Kommunikationstechnologie

Barrierefreiheit in dieser Hinsicht war bisher kein Kriterium im Rahmen von Genehmigungsverfahren für Seilbahnen; eine Umsetzung ist den einzelnen Seilbahnunternehmen überlassen.

Es ist aber festzustellen, dass vermehrt Seilbahnunternehmen auf ihrer Homepage angeben, ob bzw. welche ihrer Anlagen barrierefrei ausgeführt sind oder für die Beförderung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen allenfalls mit Spezialsportgeräten geeignet sind.

Besonderheiten des Verkehrssystems „Seilbahnen“

Obwohl – mit Ausnahme der Schlepplifte – Seilbahnen in Österreich in rechtlicher Hinsicht als öffentliche Verkehrsmittel eingestuft sind, weisen sie im Vergleich zu den sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln einige Besonderheiten in der Nutzung auf, die Auswirkungen auf die Anforderungen bzw. Möglichkeiten hinsichtlich barrierefreier Gestaltung haben. Auf diese systemspezifischen Eigenheiten wird in der Folge, vor allem im Hinblick auf deren Benutzung mit Rollstühlen, eingegangen:

Mit Stand 1.1.2019 gab es in Österreich ca. 2700 Seilbahnen. Davon waren etwa 1600 Schlepplifte, deren Benutzung Schnee, ausreichendes Sehvermögen und ein gewisses skifahrerisches Können voraussetzt.

Ungefähr 700 von den verbleibenden ca. 1100 Seilbahnen waren Anlagen mit Sesseln. Ein Großteil dieser Anlagen ist ausschließlich für die Beförderung von Skifahrern und Skifahrerinnen vorgesehen und daher auch nur im Winter in Betrieb bzw. benutzbar. Ein Transport von Fahrgästen im oder mit einem Rollstuhl ist auf solchen Seilbahnen in der Regel nicht möglich und in den (europäischen) Seilbahnvorschriften auch nicht grundsätzlich vorgesehen.

Die verbleibenden etwa 400 Seilbahnen haben geschlossene Fahrzeuge, wobei aber nur ca. 320 dieser Anlagen Fahrzeuge mit mehr als 6 Sitzplätzen aufweisen und damit groß genug sind, um theoretisch die Mitnahme von einem Rollstuhl zu ermöglichen.

Etwa 50 dieser Anlagen sind Pendelbahnen, d. h. die Fahrzeuge bleiben in den Stationen stehen und der Übergang von den Bahnsteigen zu den Fahrzeugen mit einem Rollstuhl ist in der Regel problemlos möglich. Barrierefreie Zu- und Abgänge in den Stationen sind die weiteren Voraussetzungen für die Beförderung von Rollstuhlfahrer:innen mit solchen Anlagen; diese sind noch nicht überall gegeben. Jedoch erfolgten in den letzten Jahren einige diesbezügliche Umbauten.

Auch die 15 Standseilbahnen bleiben in den Stationen stehen, jedoch ist ein barrierefreier Überstieg zu deren Fahrzeugen schwer zu bewerkstelligen, da aufgrund der Streckenneigungen meist Stufen bei den Ein- und Aussteigebereichen erforderlich sind und die richtige Position der Fahrzeuge und damit ausreichende Spaltweiten und -höhen beim Übergang durch unterschiedliche Dehnungen des Seiles schwer zu beeinflussen sind. Auch die Stationen sind nur in Ausnahmefällen barrierefrei, da diese Bahnen größtenteils relativ alt sind (und Barrierefreiheit zu der Zeit ihrer Errichtung noch kein Thema war). Anlässlich von Umbauten wird versucht, zumindest zu einem der Fahrzeugabteile eine Zugangsmöglichkeit für einen Rollstuhl zu schaffen.

Die restlichen etwa 250 Seilbahnen mit geschlossenen Fahrzeugen, die für einen Transport von Rollstühlen groß genug wären, halten in den Stationen üblicherweise nicht an. Da aber gemäß den Betriebsvorschriften alle in Betrieb befindlichen Ein- und Ausstiege von Seilbahnen von Bediensteten überwacht werden müssen, ist ein Anhalten der Seilbahn bzw. eine Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Personen beim Ein- und Ausstieg durch die Bediensteten möglich und eine solche auch vorgesehen.

Erst seit dem Jahre 2000 wird bei solchen Seilbahnen der Kabinenboden etwa niveaugleich mit dem Bahnsteig ausgeführt und ein Befahren mit einem Rollstuhl ist – bei angehaltener Seilbahn – somit ohne Unterstützung möglich. Seit etwa 2004 werden geeignete Fahrzeuge auch mit einer Befestigungsmöglichkeit für einen Rollstuhl ausgeführt. Somit dürften (Stand 1.1.2019) etwa 130 umlaufende Seilbahnen mit geschlossenen Fahrzeugen rollstuhltauglich ausgerüstet sein. Ob auch die Stationen dementsprechend ausgeführt sind, hängt von der Nutzung der Seilbahn ab, wie im Abschnitt „Rechtliche Grundlagen“ ausgeführt.

Rechtliche Grundlagen – Straßenverkehr

Die StVO – Straßenverkehrsordnung (Link ins RIS, ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336) beinhaltet spezielle Vorschriften über die Straßenpolizei:

§ 3. Vertrauensgrundsatz mit Einschränkungen

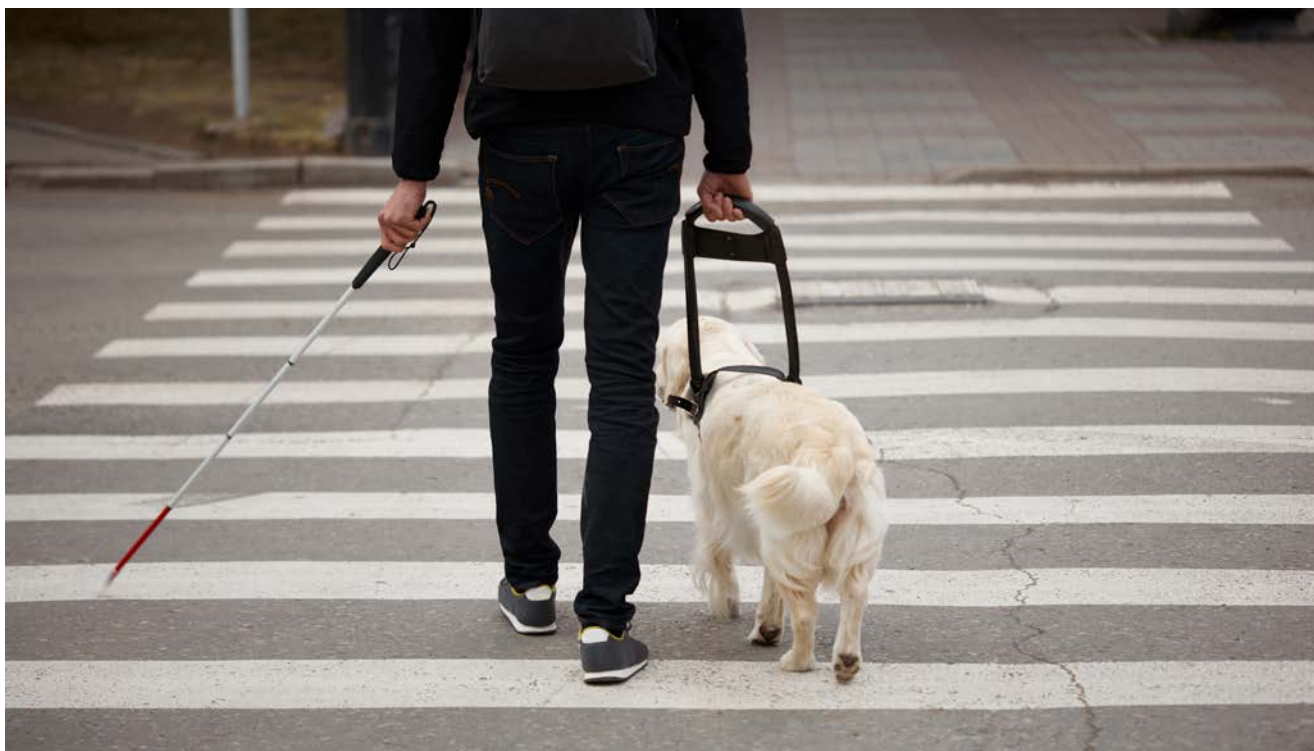
Straßenbenützer dürfen darauf vertrauen, dass andere Personen die Vorschriften für die Benützung der Straße befolgen.

Dies gilt jedoch nicht, wenn anzunehmen ist, dass es sich um Kinder, Menschen mit Sehbehinderung mit weißem Stock oder gelber Armbinde, Menschen mit offensichtlicher körperlicher Beeinträchtigung oder um Personen handelt, aus deren Verhalten geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten. Lenker eines Fahrzeuges haben dann insbesondere langsamer und bremsbereit zu fahren.

§ 24 Abs. 1 lit. l und lit. o. Halte- und Parkverbot

Das Halten und Parken ist verboten: vor Rampen zur barrierefreien Erschließung von Verkehrsflächen oder wenn Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung nicht bestimmungsgemäß genutzt werden können bzw. wenn Fußgänger, insbesondere auch behinderte Personen mit Rollstuhl, an der Benützung eines Gehsteiges, eines Gehweges oder eines Geh- und Radweges gehindert sind.

Bild:
stock.adobe.com - Roman



§ 29b. Menschen mit Behinderungen – Berechtigungen mit Ausweis

Auf Antrag wird vom Sozialministeriumservice (bis 2013 Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen) ein Ausweis ausgefolgt, mit dem Inhaber und Inhaberinnen eines Behindertenpasses mit der Zusatzeintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung“ folgende Berechtigungen erhalten:

An bestimmten sonst nicht erlaubten Straßenstellen darf das Fahrzeug geparkt oder für die Dauer des Ein- oder Aussteigens sowie des Ein- oder Ausladens der nötigen Behelfe (etwa eines Rollstuhls) gehalten werden. Dies gilt auch für Inhaber eines ausländischen Ausweises, wenn dieser im Wesentlichen dem österreichischen Ausweis entspricht.

§ 43. Verkehrsverbote und Verkehrserleichterungen

Die Behörde kann bestimmte Straßenstrecken, wie in unmittelbarer Nähe von Krankenhäusern und Ambulatorien oder der Wohnung, durch ein Halteverbot freihalten, damit Menschen, die wegen ihrer Behinderung darauf angewiesen sind, das Fahrzeug dort abstellen können.

§ 45. Ausnahmen in Einzelfällen

Auf Antrag kann die Behörde Ausnahmen von Geboten oder Verboten der Straßenbenutzung bewilligen, wenn ein erhebliches persönliches Interesse aufgrund einer schweren Körperbehinderung eine solche Ausnahme erfordert und etwa keine wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs zu erwarten ist.

§ 89a. Entfernung von Hindernissen

Stellen Gegenstände (etwa Fahrzeuge oder Container) eine Verkehrsbeeinträchtigung dar, so hat die Behörde die Entfernung des Gegenstandes ohne weiteres Verfahren zu veranlassen, etwa wenn Fußgänger, insbesondere auch Personen mit Kinderwagen oder Behinderte mit Rollstuhl, an der Benützung eines Gehsteiges, eines Gehweges oder eines Geh- und Radweges gehindert sind.

Das KFG – Kraftfahrgesetz (Link ins RIS, ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384) – beinhaltet für die Verwendung von Kraftfahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ebenfalls spezielle Regelungen:

§ 112 Kraftfahrgesetz (KFG) 1967, Abs. 3. Schulfahrzeuge zur Ausbildung von körperbehinderten Fahrschülern

Um den Bedürfnissen körperbehinderter Fahrschüler zu entsprechen, dürfen diese Schulfahrzeuge von den allgemein im Verkehr verwendeten Fahrzeugen abweichen und müssen somit nicht den generellen Anforderungen entsprechen.

§ 106 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) 1967, Abs. 3, 6, 8 und 9. Ausnahmeregelungen

Auf Antrag kann die zuständige Behörde eine Bestätigung ausstellen über die Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches des Sicherheitsgurtes, Kindersitzes oder Sturzhelmes aufgrund der Körpergröße oder schwerster körperlicher Beeinträchtigung des Benützers. Wird die Bestätigung mitgeführt, so befreit diese von der entsprechenden Verpflichtung.

Im Bereich des Führerscheines gibt es ebenfalls spezielle Regelungen: Die Fahrprüfungsverordnung (Link ins RIS, ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384) sieht betreffend Ablegung der theoretischen Fahrprüfung in § 3 FSG-PV Möglichkeiten für eine Unterstützung des Kandidaten vor: für Personen mit Verständnis- oder Leseschwierigkeiten (Abs. 6), für Personen, die aufgrund körperlicher Behinderungen den Computer nicht bedienen können (Abs. 7) und für gehörlose oder stark schwerhörige Personen (Abs. 8). Die theoretische Fahrprüfung wird für gehörlose Personen auch in Gebärdensprache angeboten.

Gemäß §§ 5, 8 und 9 Führerscheingesetz (FSG, Link ins RIS, ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723) können (angehende) Lenker anhand eines ärztlichen Gutachtens eine Lenkberechtigung unter einer Beschränkung oder Auflage erteilt bekommen. Diese berechtigt zum Lenken von Fahrzeugen unter Beachtung der Auflage oder zum ausschließlichen Lenken von Ausgleichkraftfahrzeugen, welche die im Gutachten angeführten körperlichen Mängel ausgleichen. Die Besonderheiten dieses Fahrzeuges werden mittels eines im EWR harmonisierten Codes im Führerschein eingetragen, weshalb auch das Lenken von Ausgleichkraftfahrzeugen im EWR-Ausland problemlos möglich ist. Die Codelisten sind in § 2 Abs. 3 der Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung (Link ins RIS, ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012724) zu finden. Für das amtsärztliche Gutachten zur Festlegung der erforderlichen Maßnahmen kann erforderlichenfalls auch eine Beobachtungsfahrt durchgeführt werden.

Hinsichtlich der Errichtung und dem Betrieb von Bundesstraßen – in Österreich nur Autobahnen und Schnellstraßen – nimmt das zentrale Gesetz, nämlich das Bundesstraßengesetz (BStG 1971), nicht direkt auf Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Bezug. Durch die Anwendung der einschlägigen, in dieser Broschüre angeführten, ÖNORMEN und RVS versucht die ASFINAG den Anforderungen der Barrierefreiheit jedoch bestmöglich gerecht zu werden.

Für die Einhaltung der Vorgaben aus dem Bundesbehinderten Gleichstellungsgesetz (BGStG) wurde in der ASFINAG vor einigen Jahren ein umfangreicher Etappenplan implementiert, der bereits umgesetzte Maßnahmen und auch ausstehende Maßnahmen enthalten hat. 2016 wurden mit einem externen Berater die durchgeführten Maßnahmen evaluiert und in der Studie „Barrierefreiheit am A & S Netz“ dargestellt. Notwendige Adaptierungen und Verbesserungen wurden und werden anhand der Empfehlungen sukzessive nachgezogen.

Rechtliche Grundlagen – Hinweise

Hier handelt es sich um einen Grobüberblick. Die vollständigen Gesetze sind im Rechtsinformationssystem (RIS) einsehbar. Das RIS bietet auch einen Link zu EU-Recht (EUR-Lex). Die wichtigste Baunorm im Bereich Barrierefreiheit ist die ÖNORM B 1600:2017 04 01 – Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen und die entsprechende Normenserie B 160*, auf die sich auch eine Vielzahl an Rechtsvorschriften (RVS) beziehen:

- RVS Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016)
- RVS 02.03.11 Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen (März 2019)
- RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum (September 2010)
- RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr (Oktober 2015)
- RVS 03.02.13 Radverkehr (Februar 2014)
- RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten (Oktober 2011)
- RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen (März 2020)
- RVS 03.06.13 Bedachtnahme auf behinderte Menschen (März 2006; Letzte Änderung: Juli 2016)
- RVS 03.06.14 Eisenbahnkreuzungen für Fußgänger und Radfahrer (Juli 2016)
- RVS 03.07.12 Pannenbuchten an Richtungsfahrbahnen (August 2014)
- RVS 05.05.44 Straßen mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung (Februar 2016)
- RVS 09.01.24 Bauliche Anlagen für Betrieb und Sicherheit (Juni 2014)
- RVE 03.01.01 Niveaufreie Bahnsteigzugänge (Januar 2020)

5 Institutionen und aus- gewählte Themen

Bild: stock.adobe.com - Imagenatural

Österreichischer Behindertenrat (ÖBR) zu Bauordnungen

Es gibt noch immer neun verschiedene Landes-Bauordnungen. Bestehende Baunormen beschränken sich auf Gebäude mit einer Mindestgröße oder Mindestkapazität, ab der Barrierefreiheit in öffentlichen Einrichtungen oder im Wohnbereich erforderlich ist.

Zur Harmonisierung der Bauordnungen wurde 1993 das OIB (Österreichisches Institut für Bautechnik) mit einer 15a Bundesverfassungsgesetz-Vereinbarung zwischen den Bundesländern eingerichtet. Das OIB erlässt Richtlinien, die von den Ländern in das jeweilige Baugesetz übernommen werden können. Menschen mit Behinderungen sind in den Prozess der Richtlinienerstellung nicht eingebunden.

Im Jahr 2015 wurde erstmals der Verweis auf die ÖNORM B 1600 (nationale Norm zur Barrierefreiheit) aus der OIB-Richtlinie entfernt und stattdessen geringere Voraussetzungen an die Barrierefreiheit definiert.

Darauf fußend gibt es seit 2015 gravierende Verschlechterungen in den Baugesetzen der Länder (z. B. Niederösterreich, Oberösterreich oder Burgenland). Mit diesen Verschlechterungen werden Menschen mit Behinderungen von der gesellschaftlichen Teilnahme ausgegrenzt. Diesbezügliche Proteste der Behindertenorganisationen bleiben ungehört.

Dazu ist zu bemerken, dass die OIB-Richtlinien schon grundsätzlich nicht geeignet sind, die Baugesetzgebung der Länder zu harmonisieren. Einerseits beinhalten sie lediglich bautechnische Vorschriften und überlassen es den Ländern zu definieren, welche Bauwerke barrierefrei errichtet werden müssen, andererseits können die Bundesländer von der Richtlinie jederzeit inhaltlich abweichen.

Ob ein Zu- bzw. Umbau barrierefrei gestaltet werden muss, ist von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich geregelt. In den Baugesetzen der Bundesländer besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur barrierefreien Umgestaltung von Altbeständen.

Quelle: Österreichischer Behindertenrat, Bericht zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen in Österreich, 2. Staatenberichtsverfahren, Juli 2018, behindertenrat.at/wp-content/uploads/2018/07/2018-07-17-ZGB-Deutsch.pdf (S. 11)

Anmerkung BMK

Hier handelt es sich um eine kritische Stellungnahme des ÖBR aus dem Jahre 2017. In der Zwischenzeit haben alle handelnden Akteure positive Initiativen gesetzt, um die obigen kritischen Punkte zu verbessern.

Volksanwaltschaft zu Kritik am Nationalen Aktionsplan Behinderung

Aus der Veranstaltung: MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN: „GLEICHE CHANCEN – GLEICHE RECHTE!“ vom 19. Oktober 2017

Volksanwaltschaft, Behindertenanwalt, Monitoringausschuss und Zivilgesellschaft richten fünf konkrete Forderungen an die künftige Bundesregierung

1. Nationalen Aktionsplan nachschärfen!
Volksanwaltschaft, Behindertenanwalt, Monitoringausschuss und Zivilgesellschaft kritisieren die bisherige Umsetzung des „Nationalen Aktionsplans (NAP) Behinderung“ als ineffektiv und unkoordiniert.
2. Der Nationale Aktionsplan Behinderung ist die Strategie des Bundes zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Österreich hat die UN-Behindertenrechtskonvention im Jahr 2008 ratifiziert und sich damit verpflichtet, die in der UN-Konvention festgelegten Standards durch österreichische Gesetze umzusetzen und zu gewährleisten.
3. „Aufgrund der unkoordinierten Aufarbeitung ist derzeit jedoch kein seriöser Umsetzungsstand bekannt“, sagt Christina Wurzinger vom Österreichischen Behindertenrat (ÖBR). Zudem sei kein Budget vorgesehen. Daher fordert Wurzinger, klare Indikatoren zur Umsetzung des NAP einzuführen, bei den gelisteten Maßnahmen nachzuschärfen sowie für eine adäquate Budgetierung der Maßnahmen zu sorgen.
4. Außerdem sollte eine qualitativ entsprechende Evaluierung nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden erfolgen. Aufgrund des Querschnittcharakters sollten die Länder und Fachressorts stärker eingebunden werden. „Der Nationale Aktionsplan Behinderung“, erläutert Wurzinger, „stellt die ideale Möglichkeit für Bund und Länder dar, endlich eine gemeinsame Vision in der Behindertenpolitik zu entwickeln und harmonisierte Pläne zu entwickeln und umzusetzen. Diese Möglichkeit sollte auch genutzt werden. Das würde das Leben von Österreicherinnen und Österreichern mit Behinderungen wesentlich erleichtern.“
5. Darüber hinaus ist die Einbindung der Zivilgesellschaft bei der Erstellung eines neuen NAP aus Sicht von Martin Ladstätter (Bizeps) ein besonderes Anliegen: „Die Zivilgesellschaft muss als wichtiger Teil der Gesellschaft ernst genommen werden. Nur mit Partizipation können nachhaltige Fortschritte im Behindertenbereich erzielt werden.“

Quelle: volksanwaltschaft.gv.at/artikel/menschen-mit-behinderungen-gleiche-chancen-gleiche-rechte

Tätigkeit des Österreichischen Behindertenanwaltes hinsichtlich Verkehr, Mobilität und Barrierefreiheit – ausgewählte Beiträge

Grundlage: Jahresberichte

Quellen: behindertenanwalt.gv.at/downloads

Jahresbericht 2017

Pkt. 7.4.7. (S. 42) Mobilitätsproblematik und Begleitungsregelungen für Menschen mit Behinderung, am Beispiel des – grenzüberschreitenden – Eisenbahnverkehrs

Die Zusatzeintragung (im Behindertenpass): „Der Inhaber/die Inhaberin des Behindertenpasses bedarf einer Begleitperson“ bringt zum Ausdruck, dass der Mensch mit Behinderung sich im öffentlichen Raum nicht alleine zu Recht zu finden vermag und zur Orientierung und Gefahrenvermeidung die Hilfe einer zweiten Person braucht.“

Für Bahnfahrten außerhalb Österreichs sind die Vorschriften des jeweiligen Staates bzw. der jeweiligen Bahngesellschaft heranzuziehen. Und diese waren in Bezug auf Begleitpersonen sehr unterschiedlich. Manche Staaten kannten die kostenlose Beförderung von Begleitpersonen nur bei blinden oder auf den Rollstuhl angewiesenen Menschen mit Behinderung, in anderen Staaten kam es auf die Herkunft des Nachweisdokuments an.

Pkt. 7.4.9 (Seite 44): Barrieren bei Fernbusreisen

Im vergangenen Jahr informierten mehrere KlientInnen die Behindertenanwaltschaft über Diskriminierungen durch einen ausländischen Anbieter von Fernbusreisen, welcher seine Dienstleistungen auch in Österreich anbietet.

So wurde einerseits die Weigerung des Anbieters, Personen mit Elektrorollstuhl zu befördern als auch der umständliche Buchungsprozess für eine kostenlose Begleitperson für Reisende mit Sehbeeinträchtigung als mögliche Diskriminierung von Menschen mit Behinderung an die Behindertenanwaltschaft herangetragen.

Pkt. 7.4.11 (S. 45): Schwierigkeiten bei der theoretischen Fahrprüfung

Ein Führerscheinkandidat wollte die Antworten auf die Fragen einer Kommission mündlich sagen dürfen und nicht bei einem Computerprogramm ankreuzen müssen.

Die Behindertenanwaltschaft prüfte die entsprechende Führerscheinverordnung, fand heraus, dass es für unterschiedliche Arten von Behinderungen sachgerechte abweichende Prüfungsmethoden gäbe und dass die entsprechende Vorschrift bei diesem Kandidaten offenbar auch gewährt worden war. Da der Landeshauptmann als oberste Verkehrsbehörde über Streitfälle entscheiden konnte, wurde zunächst der zuständige Landeshauptmann schriftlich um Prüfung des Vorfalls ersucht.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie äußerte zwar Verständnis für diese Anfrage, verwies in der Sache aber auf die Einheitlichkeit, Objektivität und Vergleichbarkeit des computerbasierten Multiple-Choice-Tests. Für die KandidatInnen mit Behinderung gebe es, je nach Art der Behinderung, mögliche Hilfe-

stellungen, auch Hilfe für die Eingabe der Häkchen zur Bestätigung der Antworten, falls erforderlich. Die Notwendigkeit der Genehmigung eines mündlichen Beantwortungsverfahrens der Fragen bei der Führerscheinprüfung stellte sich für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folglich nicht. Auch von dieser Stellungnahme des zuständigen Bundesministers wurde der Klient in Kenntnis gesetzt, verbunden mit dem Bedauern der Behindertenanwaltschaft, in seinem Anliegen nicht mehr weiterhelfen zu können.

Anregungen des Behindertenanwaltes (S. 51)

Barrierefreiheit: Verankerung eines Pflichtinhaltes „Barrierefreiheit“ in den einschlägigen Ausbildungsvorschriften in den Bereichen Bau, Verkehr, Medien.

Straßenverkehr (S. 52)

- Entfall der mit der Verlängerung einer befristeten Lenkberechtigung verbundenen Gebühren
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung bei E- bzw. autonomen Fahrzeugen

Jahresbericht 2018

7.2.4. (S. 33): Entzug eines Behindertenparkplatzes durch den Vorgesetzten

Ein Mitarbeiter einer Bundesbehörde mit einer seit Geburt bestehenden Gehbehinderung meldete sich bei der Behindertenanwaltschaft und berichtete, dass der regionale Leiter der Behördenzweigstelle entschieden habe, dass ab dem bevorstehenden Monatswechsel die zahlenmäßig begrenzten Parkplätze in der Garage ausschließlich der Geschäftsleitung, Gästen sowie den Mitgliedern des Betriebsrats zur Verfügung stehen werden und er keine Parkberechtigung mehr habe. Vermittlungsversuche der Behindertenvertrauensperson am Standort hätten den verantwortlichen Leiter der Behörde nicht bewegen können eine Ausnahme für ihn zuzulassen. Angesichts der Parkplatzknappheit im Umfeld der Dienststelle sei er möglicherweise gezwungen, sein Dienstverhältnis zu beenden. Lange Fußwege vom Auto zur Dienststelle und zurück werde er auf Dauer körperlich nicht durchhalten. Er ersucht um dringende Unterstützung durch die Behindertenanwaltschaft, um beruflich tätig bleiben zu können.

6

Institutionen und Kontaktdaten

Bild: stock.adobe.com - Robert Kneschke



Behindertenanwalt

Babenbergerstraße 5/4
1010 Wien
Tel.: 0800 80 80 16 (kostenlos)
Fax: +43 1 71100 86 2237
E-Mail: office@behindertenanwalt.gv.at
behindertenanwalt.gv.at

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2
Postfach 201
1000 Wien
Stabstelle Barrierefreiheit: Mag. Liliana Prerowsky
Tel.: +43 1 7116265-1207
E-Mail: barrierefreiheit@bmk.gv.at

Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz

Stubenring 1
1010 Wien
Tel.: +43 1 711 00-0
Fax: +43 1 7158258
E-Mail: post@sozialministerium.at

Klagsverband zur Durchsetzung der Rechte von Diskriminierungsopfern

Lassallestraße 7a, Unit 4, Top 6a
1020 Wien
Tel.: +43 1 961 05 -13
Tel.: +43 1 711 62 65-1207
E-Mail: info@klagsverband.at
klagsverband.at

Monitoringausschuss Verein zur Unterstützung des Unabhängigen Monitoringausschusses

Walcherstraße 6, Unit 4, Top 6A
1020 Wien
Tel.: +43 1 295 43 43 42
buero@monitoringausschuss.at
monitoringausschuss.at

Österreichischer Behindertenrat

Favoritenstraße 111, Top 11
1100 Wien
Tel.: +43 1 5131533
E-Mail: dachverband@behindertenrat.at
behindertenrat.at

Volksanwaltschaft

Singerstraße 17
Postfach 20
1015 Wien
kostenlose Servicenummer: 0800 223 223 (werktags von 8:00 bis 16:00 Uhr)
Tel.: + 43 1 515 05-0
Fax 1: +43 1 515 05-190 (Auskunftsdienst)
Fax 2: + 43 1 515 05- 150 (Verwaltungskanzlei)
E-Mail: post@volksanwaltschaft.gv.at

