

Forschungsforum Mobilität für Alle – 2006: Chancengleichheit im Verkehr

20.11.2006, Wien

ASPEKTE DER CHANCENGLEICHHEIT IM VERKEHR -----	3
2007 Europäisches Jahr der Chancengleichheit – Chancengleichheit im Verkehr -	4
Chancengleichheit für Bewohner und Besucher ländlicher Räume – neue Formen des Öffentlichen Verkehrs-----	7
Chancengleichheit im öffentlichen Verkehr durch entsprechendes Design von Infrastruktur und Fahrzeugen -----	9
Mobilitätsraum für Alle - Shared Space-----	11
Chancengleichheit für behinderte Menschen im Verkehr – relevante Aspekte des Österreichischen Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes -----	15
CHANCENGLEICHHEIT FÜR BLINDE UND SEHBEHINDERTE MENSCHEN BEIM ZUGANG ZU INFORMATION -----	16
POPTIS – Das Pre - On - Post - Trip - Informations – System für blinde und schwer sehbehinderte Verkehrsteilnehmer -----	17
DISA – Digitale Sprachausgabe von Fahrgastinformationen für blinde und sehbehinderte Menschen im Öffentlichen Verkehr -----	19
Trekker - GPS-Navigationssystem für blinde und sehbehinderte Menschen -----	22
CHANCENGLEICHHEIT IM VERKEHR FÜR BEHINDERTE MENSCHEN DURCH ORGANISATORISCHE INNOVATIONEN -----	24
Landespolizeikommando Wien – Projektgruppe „Behinderte im Verkehr“-----	25
Assistenzleistungen im Öffentlichen Verkehr -----	27
CHANCENGLEICHHEIT FÜR ALLE FAHRGÄSTE BEIM FAHRSCHEINKAUF IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR -----	30
Elektronisches interoperables Fahrgeldmanagement (IFM) – die einfache Art den ÖPNV zu nutzen-----	31

Aspekte der Chancengleichheit im Verkehr

2007 Europäisches Jahr der Chancengleichheit – Chancengleichheit im Verkehr

2007 - Europäisches Jahr der Chancengleichheit

Die EU hat das Jahr 2007 zum Europäischen Jahr der Chancengleichheit für Alle erklärt. Das Europäische Jahr der Chancengleichheit für Alle hat im Wesentlichen drei Ziele:

1. den Bürgerinnen und Bürgern der EU ihre Rechte auf Gleichbehandlung besser bewusst zu machen
2. Chancengleichheit für Alle zu fördern – im Hinblick auf den Zugang zum Arbeitsmarkt, in der Schule, am Arbeitsplatz, bei der Gesundheitsversorgung, usw.
3. Vielfalt als Gewinn und wichtigen Faktor für die EU zu propagieren

Der EU-Kommissar für Beschäftigung, Soziales und Chancengleichheit, Vladimir Spidla, sagte dazu: "Europa muss sich um eine echte Gleichbehandlung im täglichen Leben bemühen."

Zentrale Themen für das Europäische Jahr der Chancengleichheit auf Europäischer Ebene sind:

- Recht auf Chancengleichheit
- Möglichkeiten der gesellschaftlichen Vertretung
- Anerkennung und Berücksichtigung von Vielfalt
- stärkerer Zusammenhalt in der Gesellschaft durch Respekt und Toleranz

Die Aktionen im Laufe des Jahres 2007 werden sich auf Diskriminierungen konzentrieren, denen Menschen aufgrund ihrer ethnischen Herkunft, ihrer Religion oder ihrer Weltanschauung, ihres Alters, ihres Geschlechts, ihrer sexuellen Ausrichtung oder einer Behinderung ausgesetzt sind.

Chancengleichheit im Verkehr

Wie bereits erwähnt ist eines der Ziele des Europäischen Jahres der Chancengleichheit die Chancengleichheit für Alle im Hinblick auf den Zugang zum Arbeitsmarkt, in der Schule, am Arbeitsplatz, bei der Gesundheitsversorgung, usw. zu fördern. Mobilität ist heutzutage eine der Grundvoraussetzungen für den Zugang zum gesellschaftlichen Leben. - Chancengleichheit im Verkehr ist daher eine wichtige Basis für die Chancengleichheit im Alltag.

Chancengleichheit im Verkehr das heißt:

Chancengleichheit ...

- ... für Frauen und Männer
- ... für Arme und Reiche
- ... für ‚ungeschützte‘ und ‚geschützte‘ Verkehrsteilnehmer
- ... für Junge / Alte und ‚Menschen zwischen 18 und 65 Jahren‘
- ... für Menschen mit und ohne Behinderungen
- ... für Menschen mit und ohne Zugang zu Information
- ... für Menschen mit und ohne Auto
- ... für Menschen mit geringeren Orts- und Sprachkenntnissen
- ... für Menschen in der Stadt und am Land
- ... in der Finanzierung von Infrastruktur für MIV und ÖPNV
- ... in den Einnahmenschancen der Gebietskörperschaften (Verkehrssteuern)
- ... usw.

Chancengleichheit im Verkehr ist also ein unglaublich vielschichtiges Thema, dem auch auf EU-Ebene und in anderen Europäischen Ländern große Bedeutung beigemessen wird. Derartige internationale Initiativen, die einzelne Aspekte der Chancengleichheit im Verkehr herausgreifen sind beispielsweise:

- VOICE – eine Kampagne des ‘European Transport Safety Councils’ für ungeschützte Verkehrsteilnehmer – arbeitet in vielen Aktionen und Projekten daran die Chancen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr zu verbessern.
- Die Arbeitsgruppe ‘Zugänglichkeit und Inklusion’ der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) bemüht sich das Thema der Zugänglichkeit des Öffentlichen Verkehrs für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Europa immer wieder auf das politische ‘Bankett’ zu bringen und so Fortschritte in der Barrierefreiheit des Öffentlichen Verkehrs in Europa zu erzielen.
- Die ‘Disability Intergroup’ des Europäischen Parlaments ist eine informelle Gruppe der Abgeordnete aus allen Ländern und politischen Gruppierungen angehören. Diese Gruppe arbeitet in enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Behindertenforum (EDF) um die Interessen behinderter Menschen in die Europäische Politik einzubringen. Beispielsweise war die ‘Disability Intergroup’ maßgeblich am Zustandekommen der ‘Niederflur-Bus-Direktive’ der EU beteiligt.
- Die “Walking to Health”-Initiative in Großbritannien versucht durch das Angebot gemeinsamen Gehens Menschen, die sich vom gesellschaftlichen Leben oft vollkommen zurückgezogen haben, wieder aus ihrer Isolation herauszuführen.

- Der WHO-Aktionsplan zur Verbesserung von Umwelt und Gesundheit der Kinder in der Europäischen Region (CEHAPE) setzt sich in 2 Schwerpunktbereichen auch für die Chancengleichheit von Kindern im Verkehr ein: im Schwerpunktbereich “Schutz vor Verletzungen und adäquate körperliche Bewegung” und im Schwerpunktbereich “Saubere Luft”.

Vortragende:

Karin Resetarits

Abgeordnete zum Europäischen Parlament

Mitglied der „Disability Intergroup“ des Europäischen Parlaments

E-Mail: kresetarits@europarl.eu.int

Chancengleichheit für Bewohner und Besucher ländlicher Räume – neue Formen des Öffentlichen Verkehrs

Durch den Rückzug von Versorgungseinrichtungen aus kleinen Gemeinden sowie durch zunehmende Zersiedelung sind viele Einrichtungen des täglichen Bedarfs für Bewohner ländlicher Regionen nicht (mehr) fußläufig erreichbar. Oft müssen mehrere Kilometer zum Nahversorger, zum Arzt oder zur nächsten Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels zurückgelegt werden. Personen ohne PKW-Verfügbarkeit bzw. in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen haben häufig Probleme diese Einrichtungen zu erreichen, sowie soziale Kontakte zu pflegen. Das Institut für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur Wien hat sich in mehreren Forschungsprojekten mit dieser Problematik auseinandergesetzt. Ein möglicher Lösungsansatz wird anhand des Dorfmobils in Klaus (Oberösterreich) aufgezeigt, ein bedarfsorientiertes öffentliches Verkehrsangebot, das im Rahmen des EU-Forschungsprojekts ARTS, das die Effizienz innovativer Mobilitätsangebote in dünn besiedelten ländlichen Regionen zum Inhalt hatte, umgesetzt werden konnte.

Das Dorfmobil in der Gemeinde Klaus

Die 1200-Einwohner Gemeinde Klaus besteht aus den Ortsteilen Klaus, Steyrling und Kniewas. Gemeindebürger müssen bis zu 8 km zum Nahversorger, Arzt oder zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs zurücklegen. Seitens der politischen Gemeinde entstand daher der Wunsch nach einem relativ kostengünstigen, öffentlich zugänglichen Verkehrsangebot, das die drei Ortsteile verbindet, auch entlegene Siedlungsgebiete der Gemeinde bedient und somit die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und regionalen öffentlichen Verkehrsverbindungen für Bewohner und Gäste sicherstellt, sowie soziale Kontakte stärkt.

Seit Dezember 2002 ist das Dorfmobil in Betrieb. Es wird von Bürgern der Gemeinde über einen gemeinnützigen Verein organisiert und betrieben. Als Fahrzeug dient ein für 6 Personen zugelassener Leasing-PKW. Die Fahrer sind Mitglieder des Vereins, die Bereitschaftsdienst versehen. Das Dorfmobil bedient das gesamte Siedlungsgebiet der Gemeinde Klaus und die unmittelbar an die Gemeinde angrenzenden, zu Klaus hin orientierten Siedlungen der Nachbargemeinden (Schulsprengel Klaus). Es verkehrt an Werktagen (Mo-Fr) von 7:00 – 19:00 Uhr. Die Betriebszeiten sind auf die Fahrpläne von Bus und Bahn abgestimmt. Zeitgleiche Parallelfahrten zum bestehenden öffentlichen Verkehr werden nicht durchgeführt, da das Dorfmobil ein ergänzendes, kein konkurrierendes Angebot darstellen soll.

Der Fahrgast meldet seinen Fahrtenwunsch spätestens eine halbe Stunde vor der gewünschten Abfahrtszeit telefonisch an. Er wird vom vereinbarten Ort abgeholt und

zum gewünschten Ziel gebracht. Liegen mehrere Fahrtwünsche zur selben Zeit vor, werden Sammelfahrten durchgeführt. Von den Fahrgästen wird ein Beitrag zur Finanzierung des Dorfmobils in der Höhe von € 1,50 pro Fahrt eingehoben. Im ersten Betriebsjahr wurden 3288 Fahrgäste gezählt, das entspricht 13,2 Fahrgästen pro Betriebstag. Erwartungsgemäß wird das Dorfmobil hauptsächlich von Personen benutzt, die über keinen PKW verfügen - in erster Linie von älteren Personen, Frauen und Jugendlichen.



Abbildung: Dorfmobil Klaus

Vortragende:

Dipl.-Ing. Dagmar Meth

Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien

Peter-Jordanstraße 82, 1190 Wien

E-Mail: dagmar.meth@boku.ac.at

Tel: 01 47654 5341

Fax: 01 47654 5344

Chancengleichheit im öffentlichen Verkehr durch entsprechendes Design von Infrastruktur und Fahrzeugen

Lokale und internationale Erfahrungen zeigen, dass sich der Nutzen von Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr über eine Vielzahl von Sektoren der Gesellschaft erstreckt.

Gemeint sind damit etwa auch Eltern mit Kinderwägen, welche eine hohe Anzahl an Nutzern von barrierefreien Transportmöglichkeiten darstellen. Des Weiteren hat Österreich eine der am schnellsten alternden Populationen und die Anzahl an Behinderungen steigt signifikant, wenn Menschen älter werden.

Aber auch Menschen mit schweren Einkaufstaschen oder schwerem Gepäck profitieren von einem barrierefreien öffentlichen Verkehr, ebenso wie Menschen, welche eine vorübergehende Behinderung oder eine Verletzung haben, wie etwa ein Gipsbein, welches die Verwendung von Krücken mit sich bringt.

Der Markt für und um barrierefreien Transport ist am Wachsen und Betreiber von Transportunternehmen im Personenbereich haben die Möglichkeit davon zu profitieren.

Ein wesentlicher Punkt hierbei ist nicht nur die Bereitstellung der Transportmittel. Auch die Angestellten müssen hinsichtlich ihrer Aufmerksamkeit und ihres Verhaltens gegenüber Menschen mit Behinderung geschult werden. Informationen über barrierefreie Dienstleistungen müssen überall und ausführlich vorhanden sein, besonders im Zusammenhang mit Reservierungen und Buchungen. Dies stellt sicher, dass angestellte Mitarbeiter mit jenen Fertigkeiten ausgestattet sind, die notwendig sind um Menschen mit Behinderungen auch einen effizienten Service bieten zu können.

Menschen mit Behinderung müssen das gleiche Niveau an Serviceleistung bekommen können wie jeder andere Kunde oder Passagier. Sie sollten also nicht schon im Vorhinein jemanden darüber informieren müssen, dass sie zu einer bestimmten Zeit verreisen wollen und dabei ein bestimmtes Verkehrsmittel benutzen möchten.

Es gibt eine Menge an Variablen, welche miteinander einhergehen müssen um das ideale Konzept einer barrierefreien und inklusiven Infrastruktur umsetzen und verwirklichen zu können. Zurzeit verhält es sich jedoch meist so, dass es eine Unmenge an Schwierigkeiten gibt, welche Menschen mit Behinderungen in ihrer gegenwärtigen städtischen, und besonders in ihrer ländlichen, Umwelt erfahren.

Barrierefreier Transport ist der "Fahrschein" zu einem unabhängigen Leben für jeden. Mobilität bedeutet, dass jedermann Transportdienstleistungen so nutzen kann, dass er abfahren kann wann er will und hinfahren kann wohin er will. Dazu gehört, dass er alle Informationen über die gewählte Dienstleistung erhält, ihm mitgeteilt wird, wie er sie nutzen kann und auch in der Lage ist, diese zu nutzen, also auch die finanziellen Möglichkeiten hat, sie zu nutzen.

Für Menschen mit einer mobilitäts-, sensorischen oder kognitiven Behinderung, wobei viele mit diesen Behinderungen ältere Menschen sind, stellt ein derartiges Ziel oftmals eine Vielzahl an unterschiedlichen Herausforderungen dar.

Barrierefreier Transport beinhaltet:

- alle öffentlichen Transporteinrichtungen (S-Bahn, U-Bahn, Bus, Taxi, etc.) und damit verbundene Prozeduren wie das Ticketing, Reiseinformation, Design von Fahrzeugen, Terminals und Haltestellen
- regionalen, nationalen und internationalen Transport mit Zügen, Schiffen, Bussen und Flugzeugen
- intermodale Verbindungen
- private Fahrzeuge
- und die Fußgänger-Infrastruktur

Das wichtigste Konzept für einen barrierefreien öffentlichen Verkehr ist das Konzept der so genannten „Trip Chain“. Eine typische Reise besteht aus mehreren ‚Links‘.

Ein Beispiel wäre folgendes: von zu Hause zum Bordstein – vom Bordstein zum Verkehrsmittel – Transfer – vom Verkehrsmittel zum Bordstein – vom Bordstein zum Eingang eines Gebäudes – das Hineinkommen in das Gebäude.

Wenn nur einer dieser ‚Links‘ nicht barrierefrei gestaltet ist, dann wird die ganze Reise unmöglich. Deswegen muss jeder ‚Link‘ in dieser ‚Kette‘ bedacht und, wenn notwendig, verbessert werden.

Folgende Konzepte gelten hierbei als anerkannt:

- Behinderung wird nur dann zu einer Barriere, wenn die Lebensumwelt im Allgemeinen, und das Transportsystem im Speziellen, eine Nachfrage kreiert welchem das Individuum nicht entsprechen kann
- Barrierefreiheit sollte durch ein durchdachtes Design und durch eine durchdachte Systemplanung für die ganze Bevölkerung erzielt werden.
- Mobilität, welche durch unkomfortable, gefährliche oder würdelose Art und Weise erzielt wird, ist abzulehnen
- Unabhängigkeit und die Mobilität, welche für ein unabhängiges Leben notwendig ist, stellen ein Grundrecht dar.

Vortragender:

Mag. Markus Haas

freiraum EIDD Austria

A-4020 Linz, Unionstrasse 147 / 25

Tel.: +43-699-10 61 89 99

E-Mail: markus.haas@freiraum-europa.org

Mobilitätsraum für Alle - Shared Space

Shared Space – so heißt ein neuer Ansatz zur Raumplanung. Unsere Straßen, Wege und Plätze sollen als Raum für Menschen eingerichtet werden, so dass dort ein sozialer, zwischenmenschlicher Umgang miteinander zur Selbstverständlichkeit wird. Unser Verhalten sollte also nicht mehr über Verkehrsschilder, Fußgängerinseln, Ampeln und andere Barrieren geregelt werden, sondern durch eine bessere Verständigung. Die verschiedenen Straßenbenutzer werden nicht voneinander getrennt, sondern teilen sich die Straße, wobei sich die Autofahrer rücksichtsvoll ins menschliche Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern einfügen.

Shared Space bedeutet aber nicht nur neue Entwürfe, sondern auch neue Planungs- und Entscheidungsprozesse, an denen alle beteiligten Parteien von Anfang an mitarbeiten.

Der Shared Space - Gedanke wurde von Hans Monderman entwickelt. Er leitet das Expertenteam des europäischen Projektes Shared, das zurzeit von 7 Partnern durchgeführt wird: die Gemeinden Haren und Emmen, sowie die Provinz Fryslân in den Niederlanden, die Städte Oostende in Belgien, Bohmte in Deutschland, Ejby in Dänemark und Ipswich in England. Das Projekt wird vom europäischen Interreg IIIB North Sea Programme gefördert.

Was ist Shared Space?

Autos werden wohl noch eine ganze Weile ein Bestandteil unseres modernen Lebens bleiben. Shared Space ist daher auch nicht der Versuch, die Menschen aus dem Auto zu jagen, sondern ein Ansatz, unsere Straßen, Plätze und Wege so einzurichten, dass dort Platz für jeden ist: dass sich Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer miteinander den Platz teilen und sich untereinander verständigen. Shared Space vereinigt dabei Fachkenntnisse von Raumordnern und Städteplanern, von Verkehrsplanern, von Kulturgeschichtlern, von Architekten und Landschaftsarchitekten, von Psychologen und Soziologen und natürlich nicht an letzter Stelle von uns allen als Bewohnern und Straßenbenutzern.

Der öffentliche Raum: Fenster und Spiegel der Gesellschaft

Shared Space sieht den öffentlichen Raum als unser aller tagtägliche Umgebung. Hier halten wir uns auf, treffen wir andere Menschen, beobachten sie, unternehmen etwas, allein oder mit anderen, entspannen und erholen uns. Wir erfahren etwas über die Welt, in der wir leben und über unsere Mitmenschen, aus dem wie sie sich uns zeigen und wie sie ihre eigene Umgebung, ihr Haus, ihren Garten gestalten.

Die Weise, wie wir den öffentlichen Raum nutzen und gestalten, erzählt uns etwas über uns die Art unseres Zusammenlebens. Wie gehen wir miteinander um, wie sieht unser

tägliches Leben aus, was verbindet uns, was ist uns wichtig? Kurzum: die Umgebung ist Fenster und Spiegel der Gesellschaft.

Öffentlicher Raum ist Raum für Menschen

Shared Space sieht den öffentlichen Raum an erster Stelle als Raum für Menschen. Hier müssen Menschen in ihrem Menschsein unterstützt und nicht eingeschränkt werden. Die Gestaltung des öffentlichen Raums muss darum den unterschiedlichen Ansprüchen entsprechen, die Menschen an diesen Raum stellen. Die Funktion als Verkehrsraum ist dabei nur eine der vielen möglichen Funktionen, hat jedoch in den letzten Jahrzehnten die Gestaltung unserer Umgebung entscheidend geprägt.



Verbleib und Verkehr

Shared Space zielt auf eine Gestaltung des öffentlichen Raums, in dem Verkehr, Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander im Gleichgewicht sind. Im Hinblick auf die Gestaltung macht Shared Space einen klaren Unterschied zwischen Verbleib und Verkehr. Ein Raum zum Verbleiben dient dem zwischenmenschlichen Kontakt. Er ist ein Raum für Menschen und fordert zu sozialem Verhalten von Mensch zu Mensch auf. Das gilt auch für diejenigen, die sich auf der Durchfahrt befinden und diesen Raum nur durchkreuzen. Dient ein Raum hingegen dem Verkehr, gelten andere Regeln, sowohl für das Verhalten als für die Gestaltung, denn ein Verkehrsraum sorgt für eine möglichst schnelle Überbrückung von längeren Abständen.

Die Entscheidung: Raum für Menschen oder für Verkehr?

Die Unterschiede zwischen Verbleibs- und Verkehrsverhalten und die möglichen Missverständnisse auf Grund beider Verhaltensweisen im selben Raum sind der Grund dafür, dass man sich bei der Gestaltung eines Ortes oder Gebietes entscheiden sollte: was ist hier dominant, Verweilen oder Verkehr? Und welches Verhalten sollte hier gelten, soziales Verhalten oder Verkehrsverhalten? Es ist Sache der Politik, eine Perspektive auf Mensch und Gesellschaft zu entwickeln, und aus dieser Perspektive

heraus auch den Lebensraum der Bürger zu gestalten, deren Interessen sie vertritt. Die Entscheidung zwischen Menschenraum oder Verkehrsraum ist also eine politische.

Ist die Entscheidung einmal gefallen, muss die Umgebung so aussehen, dass klar ist wie man sich hier verhalten soll, als Mensch oder als Verkehrsteilnehmer. Der Entwurf und die Gestaltungsmittel sollten dann zum Wesen der Umgebung passen. Menschenräume laden zum Verweilen ein, was mit einer Verstärkung der landschaftlich-räumlichen Elemente erreicht werden kann. Verkehrsmaßregeln gehören nicht hierher, die werden vielmehr dort eingesetzt, wo diszipliniertes Verkehrsverhalten erwünscht ist.

Der öffentliche Raum geht jeden etwas an

Shared Space geht davon aus, dass menschliches Verhalten, also auch das im Verkehr, viel mehr von der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst wird, als von Geboten und Verboten. So hat zum Beispiel eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Verhalten und das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überquerende Kinder hinweist, ohne dass weit und breit eines zu sehen ist.

Unsere Straßen sollten schließlich keine anonymen und sinnentleerten Räume sein, sondern Gebiete, die wir alle nutzen und für die wir alle mitverantwortlich sind. Deshalb ist es auch unerlässlich, dass unsere Politik uns darin unterstützt. Sie sollte eine Entscheidung über die Nutzung eines Gebietes fällen, und es danach in enger Zusammenarbeit mit Bürgern, Nutzern und verschiedenen Fachexperten gestalten lassen.

Im Idealfall führt das zu einer Qualitätsverbesserung im öffentlichen Raum führen. Zudem können auf diese Art Platz und Geld eingespart werden, das wir vielleicht lieber für andere Vorhaben verwenden.

Die Straße erzählt ihre Geschichte

Shared Space will die Aussagekraft unserer Straßen wiederherstellen. Bei der Gestaltung der Straßen und ihrer Umgebung sollte man so viel wie möglich auf die unverwechselbaren Umgebungselemente, und so wenig wie möglich auf verkehrstechnische Maßnahmen zurückgreifen, um das gewünschte Verhalten zu fördern.

Die besonderen Merkmale einer Umgebung beruhen immer auf ihrem kulturhistorischen und landschaftlichen Kontext. Wenn Städteplaner, Historiker, Architekten, Landschaftsplaner, Soziologen und Verkehrsplaner ihr Wissen bündeln, kann jeder sein Spezialkenntnisse einsetzen. Teamarbeit führt zu einer ausgewogenen Gestaltung, die uns etwas über die Umgebung erzählt und gleichzeitig unser Verhalten in die gewünschte Richtung lenkt.

Weniger Regeln – mehr Verständigung

Fehlende Interaktionen sind der Grund vieler Unfälle. Sie hätten durch eine bessere Verständigung verhindert werden können. Das beweisen auch die Unfallstatistiken. 60 bis 70 Prozent aller Unfälle entstehen durch Nichtbeachtung der Vorfahrt. An Stellen,

wo ein Verhalten von Mensch zu Mensch stimuliert werden soll, sollten wir die Vorfahrtsregel durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzen. Wenn nicht mehr klar ist, wer hier Vorfahrt hat, treten die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft. Es ist vielleicht zunächst etwas ungewohnt, aber es wirkt. Wo die gewohnten Verkehrsschilder und Verkehrszeichen fehlen, greifen wir auf zwischenmenschliche Formen der Verständigung zurück.

Menschen wollen, können und müssen immer mehr Entscheidungen selber treffen. Dann ist es nur folgerichtig, dass sie sich im Umgang miteinander auf passende Weise verständigen. Und es ist auch mehr als folgerichtig, dass sie an Entscheidungs- und Ausführungsprozessen teilnehmen.

Vortragender:

Hans Monderman

SHARED SPACE Expert Team

Keuning Institute

Damsterkade 5, 9711 SE Groningen,

Tel.: +31 50 311 91 91,

E-Mail: keuning@keuninginstituut.nl

Chancengleichheit für behinderte Menschen im Verkehr – relevante Aspekte des Österreichischen Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes

Am 1. Jänner 2006 ist das österreichische Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten.

Ziel dieses Bundesgesetzes ist es, die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen oder zu verhindern und damit die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

§ 19 dieses Bundesgesetzes bestimmt in Absatz 10, dass Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Verkehrsanlagen oder öffentlichen Verkehrsmitteln verpflichtet sind, bis zum 31. Dezember 2006 nach Anhörung der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation – der Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs - einen Plan zum Abbau von Barrieren für die von Ihnen genutzten Einrichtungen, Anlagen und öffentlichen Verkehrsmittel zu erstellen und die etappenweise Umsetzung vorzusehen (Etappenplan Verkehr).

Bereits seit Spätherbst des vergangenen Jahres - also bereits 2005 - wurden Gespräche zwischen der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation und Verkehrsmittelbetreibern aufgenommen. - Anfang 2006 nahm die Zahl dieser Gespräche dann kontinuierlich zu.

Diese Gespräche beinhalten:

- Ist-Zustands-Erhebung
- Erhebung der Barrieren
- Erhebung des Investitionsvolumens
- Entwicklung des „Etappenplans“

Der Inhalt eines Etappenplans wird im Zuge des Vortrags anhand eines Muster-Etappenplans detailliert erläutert.

Vortragender:

Dr. Anthony Williams

Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR), Wien

Tel: 01 5131533 117

E-Mail: williams.eubuero@oear.or.at

Chancengleichheit für blinde und sehbehinderte Menschen beim Zugang zu Information

POPTIS – Das Pre - On - Post - Trip - Informations – System für blinde und schwer sehbehinderte Verkehrsteilnehmer

Ziel des Projekts POPTIS ist es gemeinsam mit blinden und schwer sehbehinderten Experten ein effizientes Verkehrs- und Reiseinformationssystem zu entwickeln, das eine bessere Nutzung der vorhandenen Orientierungshilfen gewährleisten soll.

Ausgangspunkt ist das taktile Stationsleitsystem für blinde und schwer sehbehinderte Menschen. Durch die Entwicklung unseres akustisches Pre-On-Post-Trip-Informationssystems soll das bestehende taktile Blindenleitsystem sinnvoll ergänzt werden, damit eine bessere Stationskenntnis und somit eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur gewährleistet ist.



Aufbauend auf das taktile Leitsystem der Wiener U-Bahn wurde im Projekt POPTIS 1 die Systemarchitektur für ein akustisches Orientierungssystem entwickelt und die Gehwegbeschreibungen für die Stationen der Linie U3 ausgearbeitet. (Das System ist derzeit bereits auf der Homepage der Wiener Linien auf den barrierefreien Seiten zugänglich.)

Im Projekt POPTIS 2 soll dieses akustische Orientierungssystem nun auf das gesamte Netz der Wiener Linien ausgeweitet und zu einem Navigationssystem weiterentwickelt werden.

Die Gehwegbeschreibungen werden mit Mobilitätstrainern und blinden Testpersonen in Stationsbegehungen getestet und auf deren Bedürfnisse abgestimmt. Station um Station wird so in die im Projekt POPTIS 1 entwickelte Systemarchitektur eingesetzt, und bis Ende 2008 wird die Zielgruppe im gesamten Wiener U-Bahnnetz dank POPTIS 2

navigieren können. - Über das Internet am Computer oder Mobiltelefon können die Daten aller Linien bezogen werden.

POPTIS steht zur Verkehrserziehung Jugendlicher, zur Ausbildung spät erblindeter Menschen, als Richtlinie für Mobilitätstrainer, als Wegbegleiter und Erinnerungshilfe allen Nutzern jederzeit zur Verfügung:

- In der Pre-Trip-Funktion über Internet ist POPTIS am Computer für die Reisevorbereitung ein wichtiger Ratgeber.
- In der On-Trip-Funktion kann man sich jede beliebige Information über ein Mobiltelefon in Erinnerung rufen.
- In der Post-Trip-Funktion kann man sich jeden persönlich erprobten Weg aus dem Baukasten auf ein eigenes Trägerelement zur Erinnerung abspeichern. Mobilitätstrainer können Trainingseinheiten erstellen.

Vortragender:

Ing. Roland Krpata

Wiener Linien GmbH & Co KG

A-1031 Wien, Erdbergstrasse 202

Tel.: 01 79 09 67 014

E-mail: roland.krpata@wienerlinien.at

Web: www.wienerlinien.at

DISA – Digitale Sprachausgabe von Fahrgastinformationen für blinde und sehbehinderte Menschen im Öffentlichen Verkehr

In größeren Städten werden europaweit immer mehr Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel mit elektronischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet. Mit Hilfe der Anzeigen wird dem Fahrgast eine Vielfalt von Informationen übermittelt, die für ihn wichtig und sehr hilfreich sind:

- Name und Nummer der ankommenden Linien
- Voraussichtliche Ankunftszeit
- Welche Linie steht in der Haltestelle
- Informationen über Umleitungen, Baustellen, Verspätung oder Ausfall
- Sonstige freien Texte, die direkt von der Leitzentrale übertragen werden können

Für sehende Mitmenschen bieten diese Informationen Sicherheit und Komfort. Sehbehinderten und blinden Menschen, die diese Informationen jedoch noch viel dringender benötigen würden, stehen diese Anzeigen leider nicht zur Verfügung. Da sehbehinderte und blinde Menschen in der Regel auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, sollten gerade für diese Menschen die genannten Informationen zugänglich gemacht werden. Eine elektronische Sprachausgabe an den Haltestellen, die diese Informationen über Lautsprecher wiedergibt, kann hier Abhilfe schaffen.



Abbildung: DISA an Haltestelle in Linz

Die Firma VKT entwickelte ein Sprachausgabe-System für freie Texte, welches speziell auf die Gruppe sehbehinderter und blinder Menschen zugeschnitten ist. Eine Anpassung des Systems an die unterschiedlichen Informationssysteme der einzelnen Verkehrsbetriebe ist durch eine frei definierbare Schnittstelle gewährleistet. An den Haltestellen werden über ein Display stetig aktuelle Informationen über die ankommenden öffentlichen Verkehrsmittel sowie deren voraussichtliche Ankunftszeit ausgegeben. Zusätzlich können frei definierbare Texte auf diesem Display ausgegeben werden. Diese Daten stehen digital über eine RS 485 zur Verfügung.

Die Sprachausgabe wird durch einen digitalen Sprachprozessor, die so genannte „Speech Box“, einer Elektronikeinheit die eine Sprach-Vollsynthese der neuesten Generation verwendet, realisiert. Das heißt, dass fast alle Texte die digital vorhanden sind, akustisch ausgegeben werden können.

Das System funktioniert folgendermaßen:

Die sehbehinderte Person nähert sich der Haltestelle. Mit einem Handsender, einem 433 MHz. Minisender mit dem sie bereits jetzt z.B. den Anforderungstaster für Ampelanlagen auffinden kann, soll sie auch den Standort der Sprachdurchsage an der Haltestelle auffinden können. Diese Auffindung erfolgt ähnlich der einer VLSA, entsprechend Ö-Norm V 2101, wobei das akustische Signal (Ticken mit einer Tonfrequenz von 850 Hz und einem Intervall von ca.2 Sekunden) sich vom Signal der Ampelanlage unterscheidet um Verwechslungen zu vermeiden.

Die Unterscheidung, ob das Auffindesignal oder die Sprachdurchsage ausgegeben wird, erfolgt durch eine Feldstärkemessung des empfangenen Signals. Die Ansprechschwelle sind im Mikrocontroller frei definierbar.

Die eigentliche Sprachdurchsage wird dann eingeleitet, wenn das empfangene Signal des Handsenders einen gewissen Pegel überschreitet. Die Höhe des empfangenen Pegels ist ein Maß für die Entfernung des Fahrgastes von der Haltestelle. Nach Überschreitung der Pegelschwelle weiß die Anlage, dass eine sehbehinderte Person in unmittelbarer Nähe eine Sprachausgabe angefordert hat und die Sprachausgabe wird aktiviert. Dies hat den Vorteil, dass die Lautstärke der Durchsage reduziert werden kann und so Anrainer der Haltestelle nicht unnötig belästigt werden. Die Lautstärke der Durchsage ist vom Umgebungslärm abhängig, d.h. leise Durchsagen bei geringem Umgebungslärm, z.B. am Abend, lautere Durchsagen bei größerem Umgebungslärm, z.B. auf belebten Kreuzungen. Bei einem weiteren Tastendruck wird die Information nochmals ausgegeben. Die Information lautet z.B. „Linie 3, Fahrtrichtung Hauptbahnhof, Ankunft in circa 3 Minuten“. Das wäre ein Standardtext, bei Sonderereignissen ist jedoch jeder beliebige Text (z.B. „Betrieb eingestellt“, „Linienersatzverkehr“ u.ä.) möglich. Durch diese Ansage ist es dem Blinden möglich, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen ohne auf fremde Hilfe angewiesen zu sein.

Die Informationen der Anzeige werden über eine potentialfreie frei programmierbare Schnittstelle (RS 232, RS 485) ausgegeben. Diese Schnittstelle ist bereits vorhanden. Ein eingebauter Mikrocontroller liest diese Schnittstelle laufend aus, bereitet die Daten für die Sprachausgabe auf (z.B. standardisierte Abkürzungen vervollständigen, Zahlen richtig ausgeben, ...) und speichert diese Daten. Nur nach Betätigung des Funksenders oder eines Tasters wird die jeweils letzte Information auch wirklich über den Lautsprecher ausgegeben. Der Lautsprecher fungiert gleichzeitig als Mikrofon und passt die Lautstärke der Durchsage an den Umgebungslärm an.

Theoretisch wäre auch eine Erweiterung des Systems möglich, z.B. eine Information für den Fahrzeuglenker, dass eine blinde Person einsteigen will. Diese Information könnte dem Lenker entweder durch eine Anzeige im Fahrzeug oder durch ein Signal an der Haltestelle übermittelt werden. Er kann dann automatisch alle Türen öffnen und erleichtert somit dem Blinden das Einsteigen.

Für die Fehlerdiagnose steht das Display im Inneren des Gehäuses zur Verfügung. Dazu werden am Display laufend folgende Informationen ausgegeben (alle 2 sec. aktualisiert): Softwareversion, Aktuelle Textanzeige des Informationssystems, aktuell gemessener Lärmpegel, aktuell ausgegebene Lautstärkestufe (0 – 7), aktuell gemessener HF-Empfangspegel und aktueller Modus (Auffindesignal / Sprachausgabe)

Vortragender:

Dietmar Robert Janoschek (freiraum-Präsident)

freiraum - European Institute for Design and Disability Austria;

Die Experten für Barrierefreiheit

A-4020 Linz, Unionstraße 147/25

Tel.: +43/(0)699/14 13 23 45

E-Mail: generaloffice@freiraum-europa.org

Web: www.freiraum-europa.org

Trekker - GPS-Navigationssystem für blinde und sehbehinderte Menschen

Mobilität ist eine immer wichtigere Eigenschaft in unsere Gesellschaft, nicht nur um privat ein unabhängiges und selbstbestimmtes Leben führen zu können, sondern auch in immer mehr Berufen ist Mobilität ein fixer Bestandteil des Anforderungsprofils. Dieser Entwicklung haben auch in den letzten Jahren immer mehr technische Errungenschaften Rechnung getragen. So ist es kein Problem mehr sich Umgebungspläne oder vorgeplante Routen aus dem Internet zu laden, oder schon viele, an Irrwegen Verzweifelte, waren glücklich sich im Falle des Falles von der netten Stimme Ihres „Navi“ doch noch ans richtige Ziel leiten zu lassen.

Kurz nach Erscheinen der ersten kommerziellen GPS-Lösungen für Pkws begannen sich verschiedene Firmen darüber Gedanken zu machen, wie diese Technologie für blinde und sehbehinderte Menschen nutzbar gemacht werden könnte. Jedoch verliefen die ersten Entwicklungen im Sand, da keine geeignete Hardware, die klein und leistungsfähig genug war, vorhanden war. Erst mit dem Aufkommen von Taschencomputern (PocketPc's) begann die Entwicklung von neuem.

So kam vor einigen Jahren Trekker von Visuaide (jetzt Humanware) auf den Markt. Trekker war das erste GPS-Gerät, dass in der Praxis eingesetzt werden konnte und zeigte damit erstmals die Möglichkeiten aber auch die Probleme die auf dem Weg zum perfekten Navigationssystem zurückgelegt werden müssen. So mussten Karten erstellt werden die speziell auf die Bedürfnisse von Fußgängern angepasst sind und eine genaue Beschreibung von z.B. Kreuzungen ermöglichen. Seit dem wurde Trekker weiterentwickelt und mittlerweile befindet er sich in einem Status, wo die Hauptprobleme im Konzept von GPS liegen.

Da GPS militärische Ursprünge hat und noch immer nicht 100%ig für den zivilen Bereich freigegeben wurde, ist es im speziellen Anwendungsgebiet der Mobilitätshilfe manchmal noch zu ungenau um eine perfekte Orientierung zu erlauben. So sind 10 Meter Abweichung für einen Autofahrer relativ wenig und auch für den Blinden wäre es nicht so viel, wenn er nur die Häuserfront nach dem richtigen Eingang absuchen muss. Auf einem Platz jedoch werden 10 Meter zu einem größeren Problem. Ein weiteres Problem besteht darin, dass der Fußgänger grundsätzlich eine ungünstigere Empfangsposition einnimmt als der Autofahrer.

Doch auch ohne GPS-Empfang bietet Trekker die Möglichkeit Fußwege zu Hause auf einem „virtuellen“ Stadtplan „abzuwandern“. So kann der Blinde sich die Route in

Ruhe anschauen bevor er losgeht oder kann unterwegs auf den virtuellen Stadtplan umschalten um so den fehlenden GPS-Empfang zu kompensieren.

Im System sind schon zahlreiche „wichtige Punkte“ in der Karte enthalten, so dass der blinde oder sehbehinderte Fußgänger über Bars, Kaffees, Bahnhöfe etc. informiert wird sobald er daran vorbeigeht. Nach diesen Punkten kann auch gezielt gesucht werden. Weiters können auch eigene „wichtige Punkte“ definiert werden, z.B. der Arbeitsplatz. Es wird wohl noch etwas Zeit vergehen, bis das „perfekte Navigationssystem“ für blinde und sehbehinderte Anwender verfügbar sein wird, aber technische Weiterentwicklungen wie Galileo, immer bessere Karten und die Fortschritte, die Trekker in den letzten Jahren gemacht hat, lassen darauf hoffen, dass irgendwann eine Stimme sagt: „Sie haben Ihr Ziel erreicht“.

Vortragender:

Martin Mayrhofer

TSB Transdanubia Nikolai Ges.m.b.H., Abt: Blind / Technik

Floridsdorfer Hauptstraße 28, A-1210 Wien

Tel.: +43 1 27 88 333

Fax.: +43 1 27 88 333 13

E-Mail: martin@tsb.co.at

Web: www.tsb.co.at

Chancengleichheit im Verkehr für behinderte Menschen durch organisatorische Innovationen

Landespolizeikommando Wien – Projektgruppe „Behinderte im Verkehr“

Die Wiener Polizei – Aktiv für behinderte Menschen

Die „Projektgruppe Behinderte im Verkehr“ ist eine Gruppe von Polizisten des Landespolizeikommandos Wien, die sich die Aufgabe gesetzt haben behinderten Menschen das Leben und Bewegen im öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

Behinderte Menschen sind die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer. Was für andere Menschen eine alltägliche Handlung ist, etwa das Überqueren einer Kreuzung oder das Einsteigen in ein öffentliches Verkehrsmittel, stellt diese Menschen oft vor große Probleme.

Wer gründete die Projektgruppe?

Der Gedanke behinderten Menschen im Straßenverkehr zu helfen, kam Roman Schwarz GrI/R. (Blacky) schon 1987. Zu dieser Zeit begann er in seinem Bezirk behinderte Menschen mit Verkehrserziehung zu unterrichten. 1991 folgte ein Informationstag für behinderte Menschen am Rathausplatz. Bei dieser Veranstaltung wurde von Blacky ein Verkehrsübungsplatz betreut. Aufgrund der positiven Aufnahme bei den behinderten Menschen, beschloss er damals mehr für behinderte Menschen im Zuge seiner polizeilichen Tätigkeit zu tun. Bei dem folgenden Fest im böhmischen Prater unter dem Motto „Behindert na und!“ entschied Blacky 1993 die Projektgruppe „Behinderte im Verkehr“ ins Leben zu rufen.

Was macht die Projektgruppe?

Verkehrserziehung für Jugendliche mit Lernschwierigkeiten

Das richtige Verhalten von behinderten Menschen im öffentlichen Straßenverkehr ist sehr wichtig. Darum wird in den Tageswerkstätten und in Behindertenschulen Verkehrserziehung abgehalten. Am Vormittag wird mit den behinderten Jugendlichen ein eigens dafür entwickelter Videofilm bearbeitet, wo „falsche“ und „richtige“ Situationen zu sehen sind. Nach der gemeinsamen Mittagspause findet ein Lehrausgang auf die Strasse statt, der in der Bevölkerung immer große Aufregung verursacht. Je nach Verfügbarkeit werden praktische Übungen im öffentlichen Straßenverkehr mit U-Bahn, Straßenbahn und Autobus abgehalten um den behinderten Jugendlichen die Angst zu nehmen. Bis zum heutigen Tag wurden bereits ca. 35.000 behinderte Menschen im Zuge der Verkehrserziehung unterrichtet. Dieses Verkehrserziehungsprojekt für behinderte Jugendliche in Wien ist aber nicht die einzige Aktivität der Projektgruppe „Behinderte im Verkehr“ - die Projektgruppe veranstaltet z.B. auch das „Fest der Superlative“:



*Abbildung: Teilnehmer am Integrationsparcours beim Fest der Superlative 2006, Donauinsel Wien
(Quelle: www.nightshoots.com)*

Das Fest der Superlative

Im Rahmen des „Festes der Superlative“ treten jeweils die 5 besten behinderten Dreiradfahrer des Bundeslandes im Zuge eines sportlichen Wettkampfes gegeneinander an, indem sie den Integrationsparcours für behinderte Menschen (Geschicklichkeitsparcours für Dreirad) bewältigen. Die 10 besten Teilnehmer werden mit Pokalen für ihre Leistungen ausgezeichnet. Der Sieger erhält zusätzlich einen Wanderpokal, welcher nach dreimaligem Gewinn der gleichen Institution, in deren Besitz übergeht. Alle anderen Teilnehmer bekommen für ihre Leistungen eine Medaille.

Neben dem sportlichen Wettkampf steht den behinderten Personen ein reichhaltiges Rahmenprogramm wie Autodrom, Luftburgen, Schiffsschaukel, Ballwurf bude mit tollen Preisen zur Verfügung. In unserem Festzelt ist für musikalische Unterhaltung gesorgt. - Diese Aktivitäten können alle anwesenden Besucher „gratis“ benutzen.

Wie finanziert sich die Projektgruppe?

Die Projektgruppe ist kein Verein und darum gibt es auch keine Mitgliedsbeiträge oder sonstigen Zuwendungen. Das Fest der Superlative und andere Aktivitäten werden ausschließlich durch Spenden finanziert.

Vortragender:

Gerhard Entrich, RvI

Leiter der Projektgruppe „Behinderte im Verkehr“

Anfragen bezüglich Integrationsparcours und Verkehrserziehungsprojekt

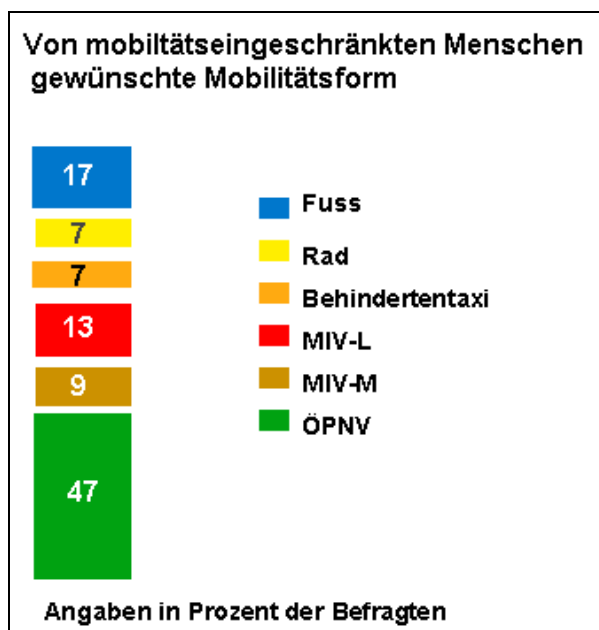
Tel.: 0664 614 39 38

E-Mail: Gerhard.Entrich@chello.at

Assistenzleistungen im Öffentlichen Verkehr

Viele behinderte Menschen möchten ihre täglichen Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen

Im Zuge der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes in Graz wurde 1999 von der Forschungsgesellschaft Mobilität das Mobilitätsverhalten von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (blinde, gehörlose psychisch kranke, geistig behinderte, und bewegungsbehinderte Menschen) erhoben. Dabei wurde von beinahe der Hälfte der Befragten (47%) als „Wunschform“ für die eigene Mobilität das Zurücklegen der täglichen Wege im Öffentlichen Verkehr genannt (- Nebenstehende Graphik zeigt Ergebnisse dieser Befragung)



Das Steiermärkische Behindertengesetz schafft neue Möglichkeiten zur Erleichterung selbstbestimmter persönlicher Mobilität von Menschen mit Behinderung in der Steiermark

Leistungen für behinderte Menschen zur Unterstützung im Lebensalltag sind in Österreich in eigenen Behindertengesetzen in den Bundesländern geregelt und daher in jedem Bundesland unterschiedlich.

Ziel des Steiermärkischen Behindertengesetzes ist es Menschen mit Behinderung zu unterstützen, damit sie an der Gesellschaft in gleicher Weise wie nicht behinderte Menschen teilhaben und ein möglichst selbstbestimmtes Leben führen können. Menschen mit Behinderung haben nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes einen Rechtsanspruch auf Hilfeleistungen. Als Behinderung im Sinne dieses Gesetzes gelten insbesondere alle physischen, psychischen und geistigen Beeinträchtigungen, soweit sie nicht vorwiegend altersbedingt sind. Voraussetzungen für Leistungsanspruch nach dem Steiermärkischen Behindertengesetz sind: österreichische Staatsbürgerschaft, Hauptwohnsitz in der Steiermark und kein Anspruch auf ähnliche Leistungen von

anderer Stelle. Als Assistenzleistungen im Sinne des Steiermärkischen Behindertengesetzes kommen unter anderem auch „Entlastung der Familie“ und „Hilfe bei der Gestaltung der Freizeit“ in Betracht – eine derartige Assistenzleistung kann zum Beispiel Begleitung im Öffentlichen Verkehr sein.

Begleitdienst im Öffentlichen Verkehr

Wie Erfahrungen aus dem Ausland (z.B. Dresden, Berlin,...) zeigen, kann ein Begleitdienst im Öffentlichen Verkehr vielen behinderten Menschen die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel im Alltag ermöglichen.

(Nebenstehendes Bild zeigt den Begleitdienst der Dresdner Verkehrsbetriebe)



In der Steiermark ist in Kooperation mit Organisationen im Bereich Behinderung der Aufbau eines Begleitdienstes im Öffentlichen Verkehr auf Grundlage der im Steiermärkischen Behindertengesetz vorgesehenen Assistenzleistungen bereits angedacht. Unterstützend könnte eine Zentrale Anlaufstelle für die Vermittlung von Begleitern hilfreich sein. Als möglicher Träger könnte (nach dem Vorbild Dresdens) ein Verkehrsbetrieb fungieren.

Aufgaben eines derartigen Begleitdienstes wären zum Beispiel:

- Abholung von der Wohnung bzw. vom gewünschten Ort
- Beratung bezüglich der günstigsten Route mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Zielort
- Begleitung des Kunden/der Kundin zur Haltestelle
- Hilfe beim Lesen der Fahrplaninformation
- Auskunft und Beratung bei Fragen zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Hilfe beim Ein- und Aussteigen bzw. Umsteigen
- Hilfe beim Kauf und beim Entwerten des Fahrscheins
- Orientierungshilfe unterwegs und beim Umsteigen
- Begleitung des Kunden/der Kundin zum gewünschten Zielort

Bei der Einführung eines Begleitdienstes im Öffentlichen Verkehr ist aber unbedingt auf die Entscheidungsfreiheit der betroffenen Personen zu achten – es darf nicht zur Einführung einer verpflichtenden Assistenz im Öffentlichen Verkehr kommen!

Weitere Maßnahmen, die Menschen mit Behinderung die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichen bzw. erleichtern:

- Schulungsmaßnahmen für Menschen mit Behinderung, damit sie die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können
- Schulung der Fahrerinnen und Fahrer der Öffentlichen Verkehrsmittel, damit sie Menschen mit Behinderung in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs bestmöglich unterstützen können
- Nutzung der technischen Möglichkeiten (GPS, Handy, etc.) um Menschen mit Lernschwierigkeiten die selbständige Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel zu erleichtern

Vortragende:

Ursula Vennemann

Behindertenbeauftragte der Stadt Graz

Tel.: 0316 8726477

E-Mail: info@behindertenbeauftragte-graz.org

Chancengleichheit für alle Fahrgäste beim Fahrscheinkauf im Öffentlichen Verkehr

Elektronisches interoperables Fahrgeldmanagement (IFM) – die einfache Art den ÖPNV zu nutzen

Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist in der Regel nicht kostenfrei. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen versuchen, die Nutzung ihrer Dienstleistungen jedoch so gerecht und kostengünstig wie möglich den jeweiligen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. Die hierdurch entstehenden Tarifsysteme sind dabei jedoch nicht immer einfach zu verstehen. Weiterhin sind diese Tarifsysteme natürlich den lokalen Gegebenheiten angepasst und variieren von Region zu Region, was Überregionalreisenden weitere tarifliche Hürden aufbaut. Mittels der seit Jahren immer wieder verbesserten Vertriebsautomaten-Technologie wird versucht, die Tarifsysteme dem Reisenden näher zu bringen und ihm die Produkte (Fahrscheine) so einfach und kostengünstig wie möglich zu verkaufen. Trotzdem benötigt der Reisende weiterhin lokale Tarifkenntnisse. Für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere sehbehinderte als auch geistig behinderte Menschen, ist die Nutzung der komplexen Vertriebssysteme beschwerlich oder teilweise nicht möglich.

Die neuen elektronischen, interoperablen Fahrgeldmanagement-Vertriebssysteme bieten nun eine neue technische Entwicklung, die Nutzung des ÖPNV zu vereinfachen. Der VDV definierte hierzu drei Varianten für das IFM. Variante 1 beschreibt das bargeldlose Bezahlen, was in vielen Bereichen schon eingesetzt wird und den Reisenden davon entbindet Geld bereitzuhalten. Bei der Variante 2 – der elektronische Fahrschein (EFS) – wird das Ticket auf einem elektronischen Kundenmedium abgelegt und bietet die Möglichkeit, den Kunden komfortabler zu bedienen. Basierend auf den neuen Kundenmedien – Smartcard, Mobiltelefon, ... – ist es nun möglich in der Variante 3 die automatisierte Fahrpreisfindung zur Verfügung zu stellen, mit der die Reisenden ohne Tarifkenntnisse den ÖPNV nutzen können. Hierzu präsentiert der Kunde in den CHECK-IN–CHECK-OUT (CICO) Systemen sein Medium an vorgesehenen Terminals an den Fahrzeugen oder in den Stationen beim Einstieg als auch beim Ausstieg. Je nach abgeschlossenem Tarifvertrag (Pre-Paid oder Post-Paid Vertrag) erfolgt eine Abrechnung nachträglich oder direkt während der Fahrt. In einem CHECK-IN–BE-OUT (CIBO) System präsentiert der Kunde sein Medium beim Einstieg. Der Ausstieg wird automatisch erfasst. Die komfortabelste Nutzung erfolgt in einem BE-IN–BE-OUT (BIBO) System. Hier muss der Kunde sein Medium nicht mehr vorzeigen, da er automatisch in den Fahrzeugen erfasst wird. Insbesondere die Systeme CICO, CIBO, BIBO unterstützen eine chancengleiche Nutzung des ÖPNV.

Zur einfachen Nutzung des ÖPNV ist darauf zu achten, dass der Kunde mit einem Medium alle Verkehrsräume (Interoperabilität) gleichartig nutzen kann. Dies bedeutet,

dass neben den generellen Nutzungsprozessen ein einheitliches „Look & Feel“ für den Reisenden bereitgestellt wird.

In Europa wurden mehrere IFM Systeme entwickelt und befinden sich in der Implementierung. CICO Systeme können von allen Entwicklungen unterstützt werden, jedoch nur das deutsche System, die VDV-Kernapplikation unterstützt auch das BIBO System. CIBO Systeme werden in der Weiterentwicklung mit integriert. Durch die konsequente Berücksichtigung des Interoperabilitätsprinzips ist es nicht nur möglich kleinere Regionen (z. B. Verbände), sondern auch größere Regionen, wie zum Beispiel Nationalstaaten oder auch internationale IFM Systeme zu verknüpfen. Die europäische Normung hat hier die Basis für die Entwicklung bereitgestellt. Wichtig ist jedoch hier, dass für die jeweiligen interoperablen Regionen verantwortliche Organisationen gebildet werden müssen, um die Interoperabilität zu gewährleisten. In Deutschland ist dies die VDV-Kernapplikations-GmbH, die auch die Entwicklung von IFM Systemen in anderen Regionen unterstützt.

Bei den Implementierungen der IFM Systeme ist natürlich, wie auch schon bei den klassischen Vertriebssystemen, die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Hier sind insbesondere Investitionen für die Kundenmedien, die Erfassungstechnologie, die Software und besonders die Sicherheitstechnologie zu berücksichtigen.

Vortragender:

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

Fachbereichsleiter Normung, Forschungskoordination und VDV Industriekontakte

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV

Kamekestrasse 37-39, D-50672 Köln

Tel.: +49(0)221 57 97 9 1 41

Fax: +49(0)221 57 97 98 1 41

E-Mail: radermacher@vdv.de

Web: www.vdv.de