

BARRIEREFREIER ÖPNV FÜR REISENDE MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Jaroslav Matuška¹

Der Beitrag präsentiert die Ergebnisse der Forschung unter Benutzer und Gestalter des barrierefreien Verkehrs und angeschlossenen Systemen (Fußgängerwege, Gebäude). An der Umfrage nahmen 224 Befragte aus der ganzen Tschechischen Republik teil, davon waren 58 Baubehörden und Spezialbaubehörden (Straßenbauamt, Eisenbahnbauamt), 23 Projektanten und 143 seh- oder bewegungsbehinderte Personen.

Kennwörter: Barrierefreiheit, öffentlicher Verkehr, Mobilitätseingeschränkte Reisende

1. EINLEITUNG

Verkehrsbenutzer mit eingeschränkter Mobilität, bzw. Orientations- und Bewegungsfähigkeit nach der tschechische Verordnung 369/2001 Sb.:

- bewegungsbehinderte (körperlich behinderte) Personen
- Sehbehinderte
- Gehörbehinderte
- ältere Personen
- schwangere Frauen
- Kinder- und Kinderwagenbegleiter, Begleiter der geistig Behinderten

Den barrierefreien Raum so nutzen 25 – 30% der Bevölkerung aus.

In die Gruppe der behinderten Personen gehören auch Benutzer mit Gehörbehinderung. Die Problematik ihrer Bewegung und Orientation im ÖPNV ist spezifisch (v.a. kommunikative und Informationsbarrieren), deshalb wird diese Frage selbstständig im Jahr 2006 gelöst.

2. DAS RECHTFELD UND BEURTEILUNG DER ZUGÄNLICHKEIT BEI BAUTEN DES ÖPNV

Den Entwurfprozess und die Gestaltung des barrierefreien Raums im ÖPNV und in angeschlossenen Systemen beeinflusst und bestimmt im großen Maß die gültige Legislative. In der Tschechischen Republik handelt es sich v. a. um folgende Regelungen:

¹ Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 53210 Pardubice, Tel. +420 466036420, Fax +420 466036303, E-mail: jaroslav.matuska@upce.cz

Verordnung Nr. 369/2001 Sb. über den allgemeinen technischen Forderungen an den Bauten und ihren Benutzung von Personen mit eingeschränkter Mobilität

- Gesetz Nr. 50/1976 Sb. von der Raumplanung und Bauverfahren (sog. Baugesetz)
- Gesetz Nr. 266/1994 Sb. - Eisenbahngesetz
- Verordnung Nr. 177/1995 Sb. – Eisenbahnbauordnung
- Verordnung Nr. 173/1995 Sb. – Eisenbahnbetriebsordnung
- Verordnung Nr. 175/2000 – Personenbeförderungsordnung
- Gesetz Nr. 13/1997 - Betrieb auf Verkehrswegen
- Verordnung Nr. 30/2001 – Straßenverkehrsordnung

Im Rahmen der Forschung beurteilen die Projektanten und die Baubehördenangestellten (die an Verwaltungsverfahren, Entscheidungen und Kontrolle interessiert sind) den heutigen Zustand der gültigen Legislative folgendermaßen:

- mehr als $\frac{3}{4}$ Projektanten finden diese Normen unvollständig, unverständlich, unübersichtlich, sie seien keine gute Grundlage für Verwaltungs- und Entscheidungsverfahren, gaben keine entsprechenden Kompetenzen beim Entscheiden;
- für mehr als $\frac{2}{3}$ Bau- und Spezialbaubehörden seien die Normen und das Rechtsfeld auf diesem Gebiet verständlich, übersichtlich, gaben entsprechende Kompetenzen und Entscheidungsmöglichkeiten, seien eine gute Grundlage für Verwaltungsverfahren und Kompetenzen.

Tabelle 1: Beurteilung des Rechtsfelds

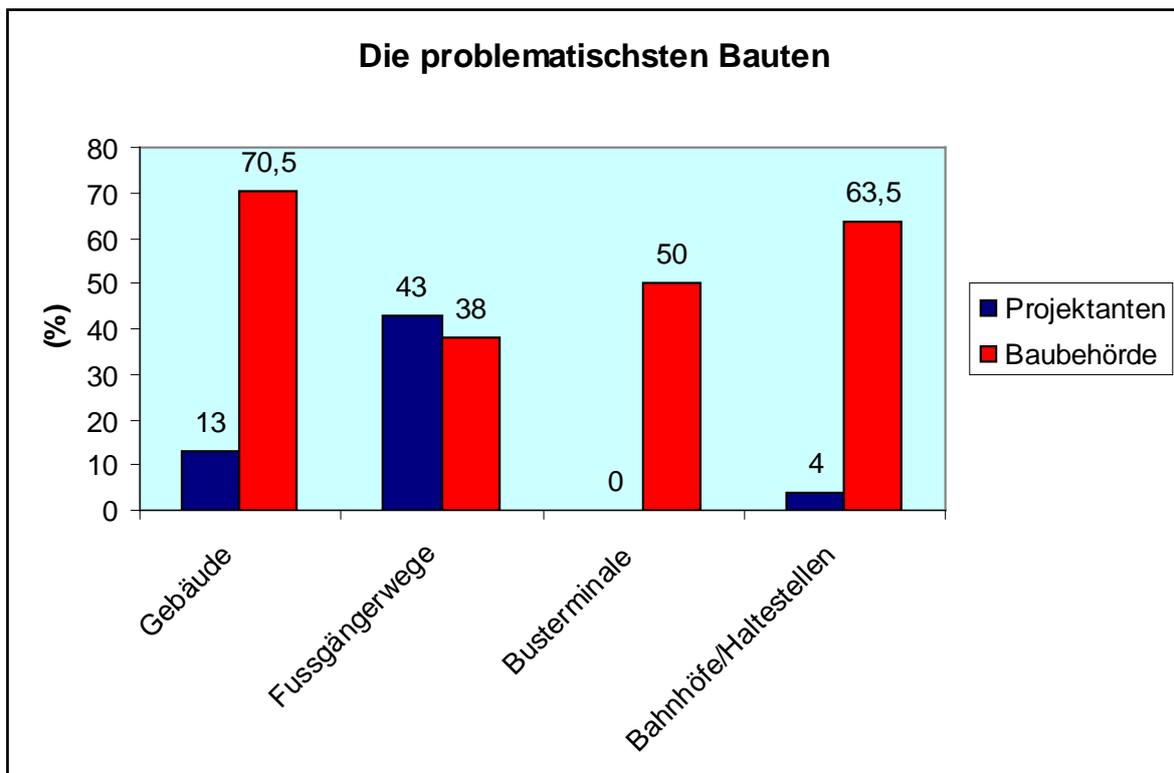
	Voll- ständ.	Un- vollständ- ig	Ver- ständ- lich	Unver- ständl.	Über- sichtlich	Unüber- sichtlich	Eine gute Grund- lage	Keine gute Grund- lage	Kompe- tenzen- gebende	Keine Kompe- tenzen- gebend.
Projektan- ten	4	19	3	20	5	18	2	21	3	20
Bau- behörden	18	11	28	6	25	6	27	10	24	9
Spezialbau- behörde	13	6	18	2	17	5	15	5	13	5
Σ Behörden	31	17	46	8	42	11	42	15	37	14

Es ist also sichtbar, dass das heutige Rechtsfeld (Gesetze, Vorschriften und Normen), die Kompetenzen und die Möglichkeiten, die die verantwortlichen Stellen im Entwurfprozess den barrierefreien Raum haben, sind beträchtlich unterschiedlich wahrnehmen.

Aus dem Vergleich mit den Bewertungsergebnissen aus der Sicht der Benutzer (Graph 4) kann man schließen, dass das Problem außerhalb der Legislative liegt.

Der Graph Nr. 1 gibt die Beurteilung der Schwierigkeit und der Anforderungen bei Beurteilungsprozess (und Kontrolle) von Zugänglichkeit des ÖPNV und Bauten an. Daraus ergibt sich folgendes:

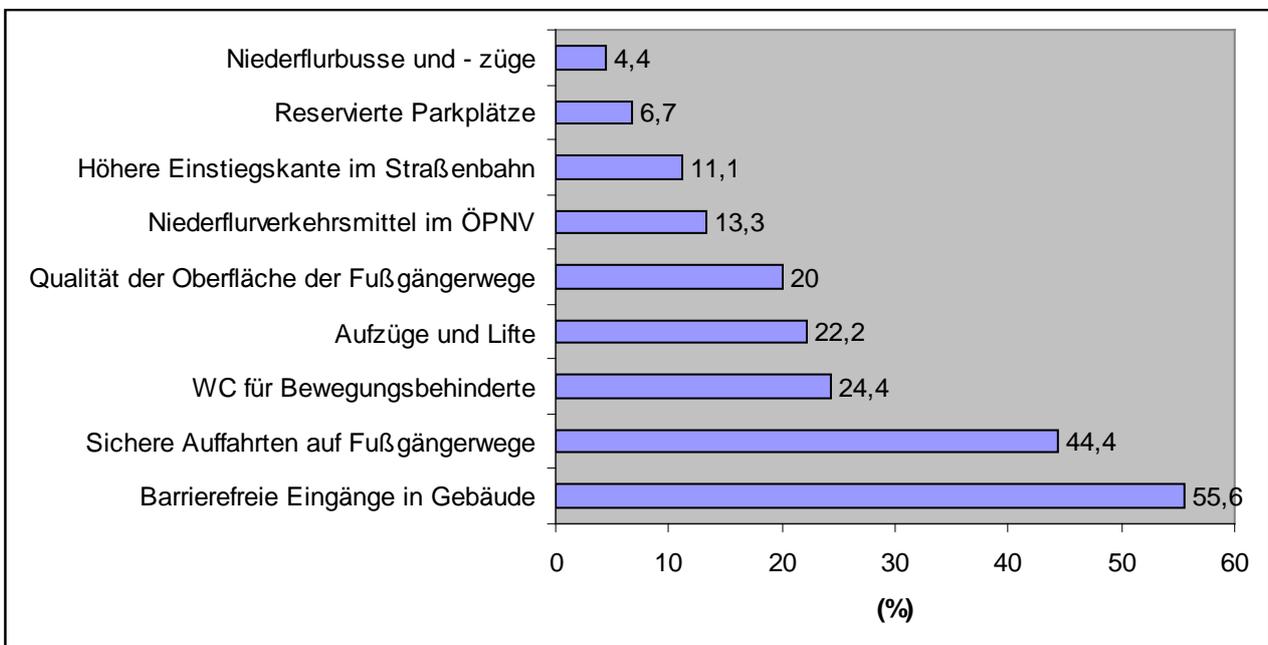
- für die Baubehörden ist die Beurteilung der Gebäude am problematischsten und am schwierigsten (70,5%), folgen die Bahnhöfe und Haltestellen (63,5%) und Busterminal (50%); weniger kompliziert ist dann die Beurteilung der Fußgängerwege;
- für die Projektanten ist die Problematik nicht so kompliziert – trotzdem haben 43% Projektanten mit der Beurteilung der Fußgängerwegen die größten Probleme, was eine beträchtliche Höhe ist, wenn man an die Bedeutung der Fußgängerwege denkt;
- für die Projektanten ergibt sich als problemlos die Beurteilung der Busterminal; der Grund dafür kann auch sein, dass in letzter Zeit nur wenige Busterminal rekonstruiert und neu gebaut werden...



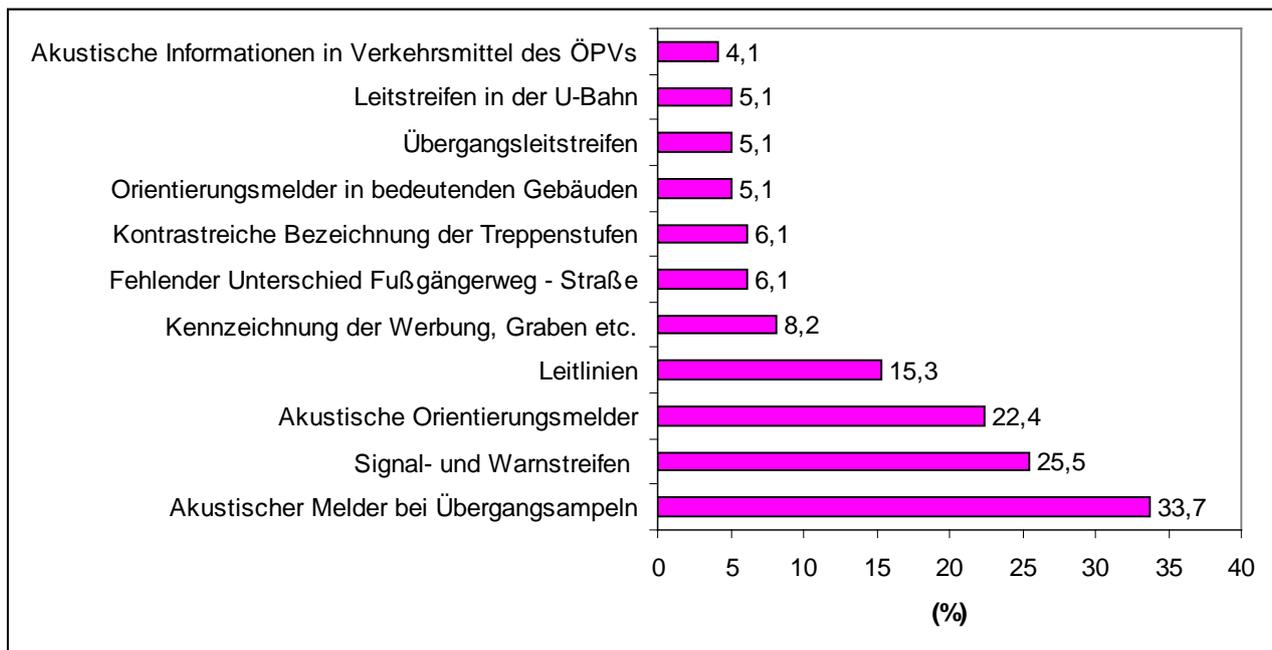
Graph 1: Die Beurteilungsschwierigkeit der Zugänglichkeit

3. DIE ZUGÄNGLICHKEIT DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS AUS DER SICHT DER BENUTZER

Beide Gruppen der Benutzer (Sehbehinderte, Blinde und Rollstuhlfahrer) haben andere Ansprüche an die ÖPNV-Zugänglichkeit, deshalb wurde auch die Forschung getrennt für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer durchgeführt. Die Graphen Nr. 2 und 3 zeigen die Maßnahmen, die meistens den Bewegungs- und Sehbehinderten fehlen, um sich im ÖPNV selbstständig und sicher zu verhalten. Im Graph Nr. 3 sind nicht alle fehlenden Maßnahmen für Sehbehinderte aufgeführt. Die in Graph Nr. 3 nichtaufgeführten Maßnahmen sind gleich mit 2% vertreten und es handelt sich um: Leitstreifen bei Bushaltestellen, barrierefreie Eingänge in Gebäude, kontrastreiche Markierung und Leitstreifen auf Bahnsteigen. Die Befragten konnten beliebige Merkmale und Maßnahmen auführen.



Graph 2: Die fehlenden Maßnahmen für Rollstuhlfahrer



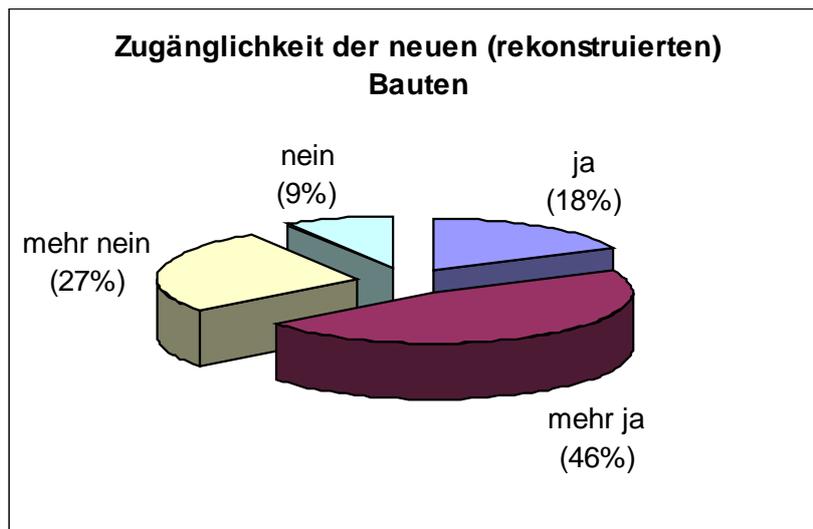
Graph 3: Die fehlenden Maßnahmen für sehbehinderte Personen

Aus der Tabelle Nr. 2 ist es sichtbar, dass der ÖPNV für die sehbehinderten Personen ziemlich gut zugänglich ist, am schlimmsten sind dann die Arbeitsplätze zugänglich. Die Bewegungsbehinderten (Rollstuhlfahrer) bewerten die Zugänglichkeit des Gesundheitswesens am besten, am schlimmsten dann den ÖPNV und die Schulwesen.

Tabelle 2: Bewertung der Zugänglichkeit

	Sehbehinderte	Rollstuhlfahrer
Dienstleistungen	3,1	2,8
Arbeitsplätze	3,2	3,2
Kultur	2,9	2,9
Fußgängerwege	3,0	2,7
ÖPNV	2,8	3,6
Gesundheitswesen	-	2,2
Schulwesen	-	3,6

Die Bewertung der Zugänglichkeit der neuen oder rekonstruierten Bauten aus der Sicht der Bewegungsbehinderten gibt der Graph Nr. 4 an. Es ergibt sich, dass jeder elfte Bau überhaupt nicht geeignet ist und mehr als ¼ Bauten eher nicht geeignet sind. Als völlig geeignet wird nur ungefähr jeder fünfte Bau betrachtet (18%). Daraus kann man schließen, dass der Entwurf-, Kontroll- und Gestaltungsprozess der barrierefreien Umgebung erhebliche Mängel hat.



Graph 4: Bewertung der Bauzugänglichkeit für bewegungsbehinderte

4. ZUSAMMENFASSUNG

Die Forschungsergebnisse zeigen folgendes:

1. Der differenzierte Zutritt zu den Instandsetzungen aus der Sicht der Sehbehinderten und Rollstuhlfahrer ist sehr wichtig.
2. Die Verordnung Nr. 369/2001 Sb. wird im Gelände inkonsequent angewandt; viele Fehler werden wiederholend gemacht; falsche Einzelheiten erniedrigen oder schließen die Wirksamkeit der Maßnahmen v.a. für bewegungs- und sehbehinderte aus (z.B. die sich oft wiederholenden Durchführungen der Leitstreifen, die die Sehbehinderten in falscher Richtung führen).
3. Der unbefriedigende Zustand v.a. der Fußgängerwegen bedroht oder schließt die selbstständige und sichere Bewegung (Nutzung) der Personen mit beschränkter Mobilität (Orientations- und Bewegungsfähigkeit) aus.
4. Große Fehler in der Baugestaltung für Personen mit beschränkter Orientations- und Bewegungsfähigkeit gibt es auch in den Bauten, die in der 2. Hälfte des Jahres 2005 durchgeführt wurden (siehe das Bild Nr. 1).



Bild 1: Lebensgefährliche Gestaltung für Sehbehinderte - die Leitlinie führt in den Raum für Verkehrsmittel (Avion Park Praha, Herbst 2005)

LITERATUR

- [1] Verordnung Nr. 369/2001 Sb. über den allgemeinen technischen Forderungen an den Bauten und ihren Benutzung von Personen mit eingeschränkter Mobilität
- [2] Strnadová V. et al.: Bariéry v dopravě z hlediska cestujících s postižením sluchu. Oblastní unie neslyšících Olomouc. 2005
- [3] Čtvrtečková S., Drdla P., Matuška J.: Bezbariérové prostředí ve veřejné dopravě a navazujících systémech. Doprava, roč. 48. č. 2/2006. ISSN 0012-5520

Der Beitrag ist unter Unterstützung der Forschungsaufgabe für Verkehrsministerium der Tschechischen Republik Nr. 1F54E/039/520 „Systemsmittel, -maßnahmen und Mechanismen für den gerechten Entwurfprozess und die Gestaltung der barrierefreien Umgebung in Verkehrsketten des ÖPV entstanden“.

Reviewer: Ing. Pavel Drdla, Ph.D.