

Gender Mainstreaming im Verkehrswesen

**Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
oder Behinderungen**



Inhaltsverzeichnis

Folien

Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen	2 - 6
Gender Mainstreaming als ein Ansatz zur Barrierefreiheit	7 - 8
Planungs- und Entwicklungsprinzip „Design für alle“	9
Barrierefreiheit - was bedeutet das?	10 - 18
Fazit	19
Anhang	22

Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen

Menschen mit Behinderungen

Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist (Definition des BGG).

Quelle: Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist.



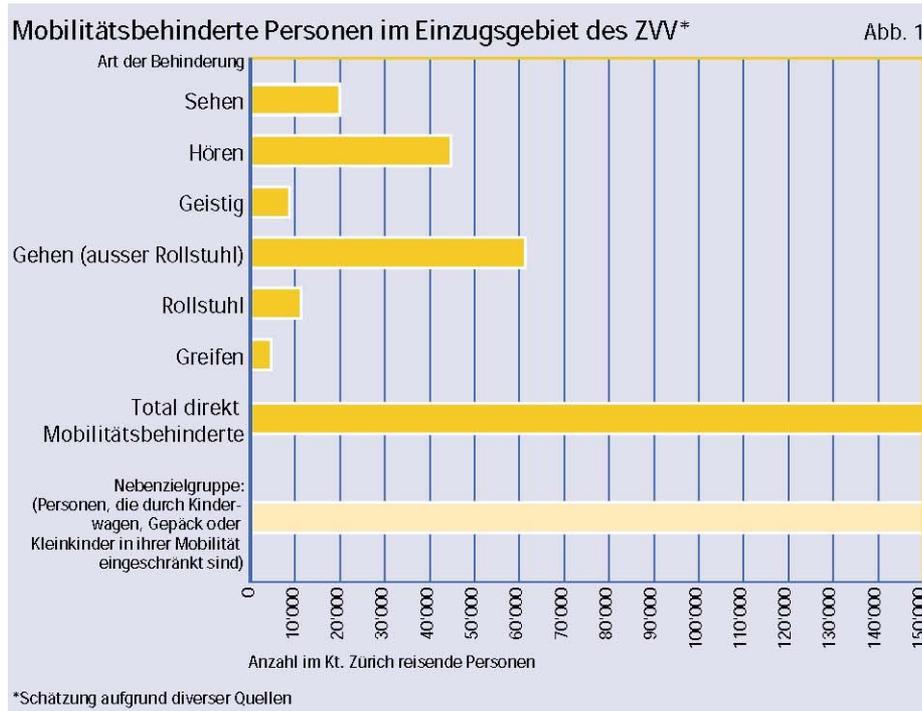
Menschen mit Mobilitätseinschränkungen



In ihrer Mobilität eingeschränkt sein können auch alte Menschen, Eltern mit Kleinkindern, Personen mit speziellen Anforderungen (Gepäck, Kinderwagen, Gipsbein ...).

Quelle: ZVV Zürcher Verkehrsverbund, Broschüre „Reisen ohne Hindernisse“; Ausgabe Dezember 2012.

Mobilitätseinschränkungen



Quelle: ZVV Zürcher Verkehrsverbund (2002): Behindertenkonzept MobilPlus.

→ Ca. 30% der Bevölkerung können zeitweise zu der Personengruppe mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen gezählt werden.

Welche Belange sind betroffen?

Zum Beispiel:

- Erreichbarkeit
- Verbindungsqualität
- Kontraste
- Oberflächenqualität (Ebenheit und Geschlossenheit)
- Begreifbarkeit
- Verkehrsnetze (Netzzusammenhang, Kontinuität)
- Raumbedarf

werden diese Belange nicht berücksichtigt, entstehen

→ **BARRIEREN**

Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen – auch eine Genderfrage

- Die Frage nach der **Vereinbarkeit von Familie und Beruf** stellt sich nicht nur bezüglich der **Versorgung von Kindern**, sondern auch bezüglich der **Unterstützung und Betreuung älterer Familienangehöriger**.
- Familienangehörige werden immer noch ganz **überwiegend von Frauen betreut** (2004: 73%). Der Anteil der Männer hat allerdings zugenommen (seit 1998).

Quelle: Gender Datenreport; kommentierter Datenreport zur Gleichstellung von Frauen und Männern in der Bundesrepublik Deutschland, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin 2005.



Gender Mainstreaming als Ansatz zur Barrierefreiheit

- Gender Mainstreaming bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt.¹
- Was bedeutet es, diesen Ansatz in der Verkehrsplanung auf die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen in der Verkehrsplanung zu beziehen?

¹ Quelle: [http://www.gender-mainstreaming.net/Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend](http://www.gender-mainstreaming.net/Bundesministerium_für_Familie,_Senioren,_Frauen_und_Jugend).

Verkehrsanlagen ohne Einschränkungen nutzbar machen

- Barrierefreiheit erreichen durch konsequente Verfolgung dieses Zieles durch den gesamten Planungsprozess.
- Keine Sonderlösung für ausgewählte Behinderungen suchen, sondern integrierten Ansatz zur Barrierefreiheit finden.
- Darüber hinaus Barrierefreiheit auch in Entwurf und Betrieb umsetzen.

Somit wird Barrierefreiheit nicht add-on für wenige nutzbar, sondern kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute:

Barrierefreiheit umsetzen heißt: „Design für Alle“^{*)} anwenden

*) An anderer Stelle wird auch der Begriff ‚Universal Design‘ oder ‚Design for all‘ verwendet.



Planungs- und Entwicklungsprinzip „Design für Alle“

Sekt
f
Sel
Pla
ansätze

Sektorale
Planungs-
ansätze

Rein sektorale Planungsansätze wie z.B. Konzepte zur Optimierung des öffentlichen Raumes aus Sicht von Familien, Senioren, Kindern, Menschen mit Behinderungen oder Menschen mit Migrationshintergrund greifen zu kurz, da diese „separierende“ Sichtweise letztlich im Einzelvorhaben wiederum Gesellschaftsgruppen ausschließen kann.

Design
für
Alle

Diese trennende Herangehensweise zu durchbrechen und einen ganzheitlichen Planungsansatz zu gewährleisten, ist die Grundlage und das Ziel des Konzeptes «Design für Alle». Neben der eigentlichen funktionalen Zugänglichkeit und Nutzbarkeit geht es dabei auch um die Qualität der Gestaltung.

Ganzheitlicher,
integrativer
Planungs-
ansatz

Um dieses theoretische Fundament in die Praxis umzusetzen, setzt „Design für Alle“ ganz bewusst auf die Analyse des Bedarfs und der Wünsche der Menschen und verlangt die Einbindung der Nutzenden in jeder Phase des Entstehungsprozesses.

Beteiligung im Sinne einer Stärkung der demokratischen Mitbestimmung ist demnach ein zentraler Ansatz des Designs für Alle.

Quelle: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), FGSV-Verlag, Köln 2011.

Barrierefreiheit - was bedeutet das?

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel ...

... wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

→ Dies erfordert die Berücksichtigung der Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen im gesamten Prozess von Planung, Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen.

Quelle: Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist.

Barrierefreiheit bei der Erschließung wesentlicher Infrastrukturen

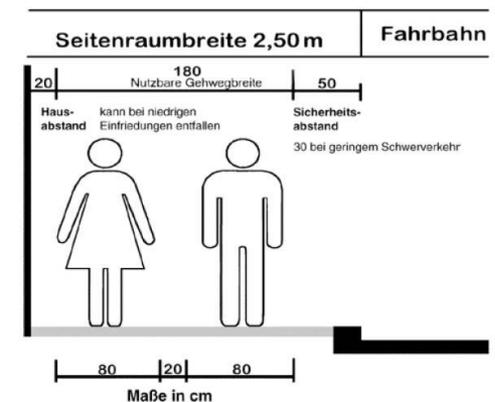
- Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen, Bildungsstätten, Einrichtungen der Gesundheitsversorgung
- Erschließung durch den ÖPNV
- Beteiligung der betroffenen Personen bei der Standort- und Erschließungsplanung
- Wegebeziehungen betrachten z. B. Wohnort - Arbeitsplatz, Wohnort - Ausbildungsort

Barrierefreiheit



Barrierefreiheit in Planung, Entwurf und Betrieb: Fußverkehr und Aufenthalt

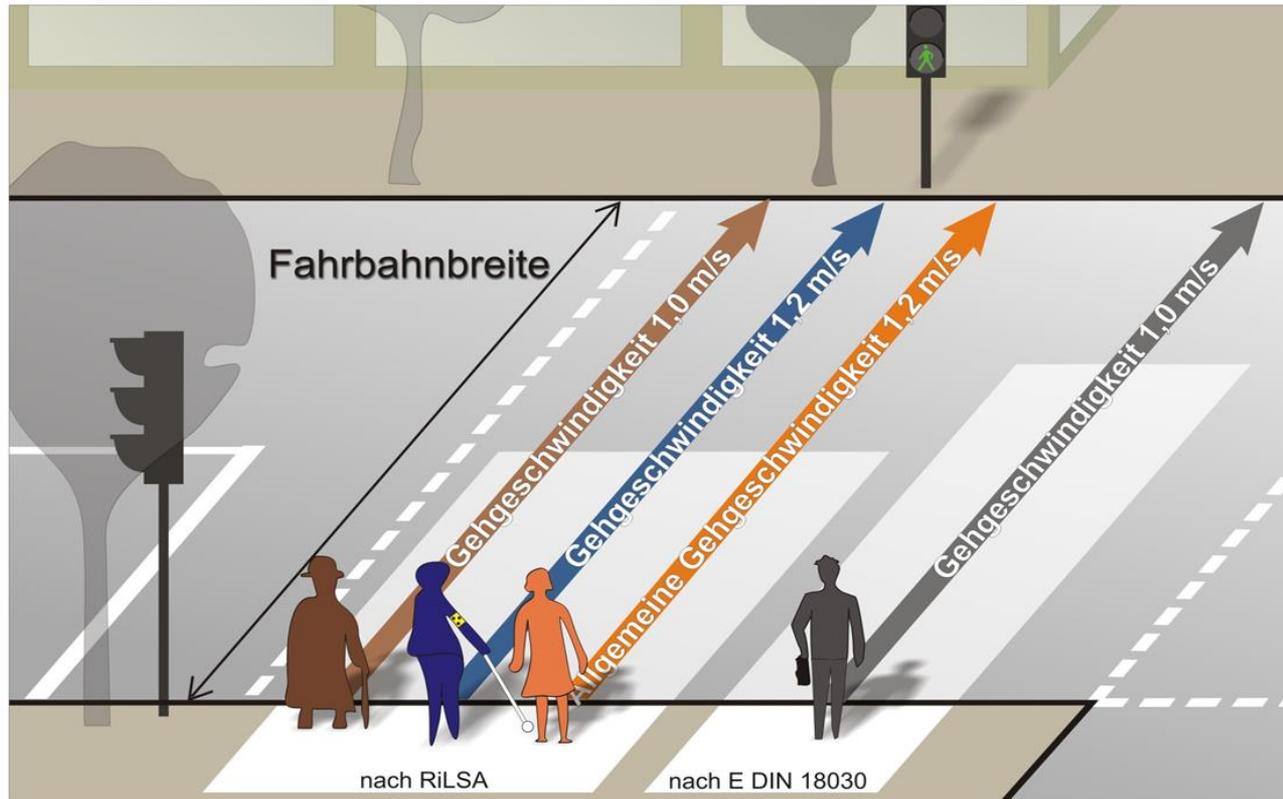
- Zusammenhängende Netze schaffen
- Entfernungsempfindlichkeit berücksichtigen
- Integration der Anforderungen in Entwurf
 - Schaffung von Flächen ohne Gefahren
 - Rampen integrieren
 - Kontraste und taktile Hilfen vorsehen
 - Qualität der Aufenthaltsfunktion ist Schlüssel zur Teilhabe am öffentlichen Leben
- Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips^{*)}



Regelbreiten eines Seitenraumes
Quelle: Empfehlungen für Fußgänger-
verkehrsanlagen, (EFA), FGSV-Verlag,
Köln 2002

^{*)} Unter Zwei-Sinne-Prinzip versteht man die gleichzeitige Vermittlung von Informationen für bzw. von mindestens zwei Sinnen (E DIN 18040). Beispielsweise wird neben der visuellen Wahrnehmung (Sehen) auch die taktile (Fühlen, Tasten z. B. mit Händen, Füßen) oder auditive (Hören) Wahrnehmung genutzt.

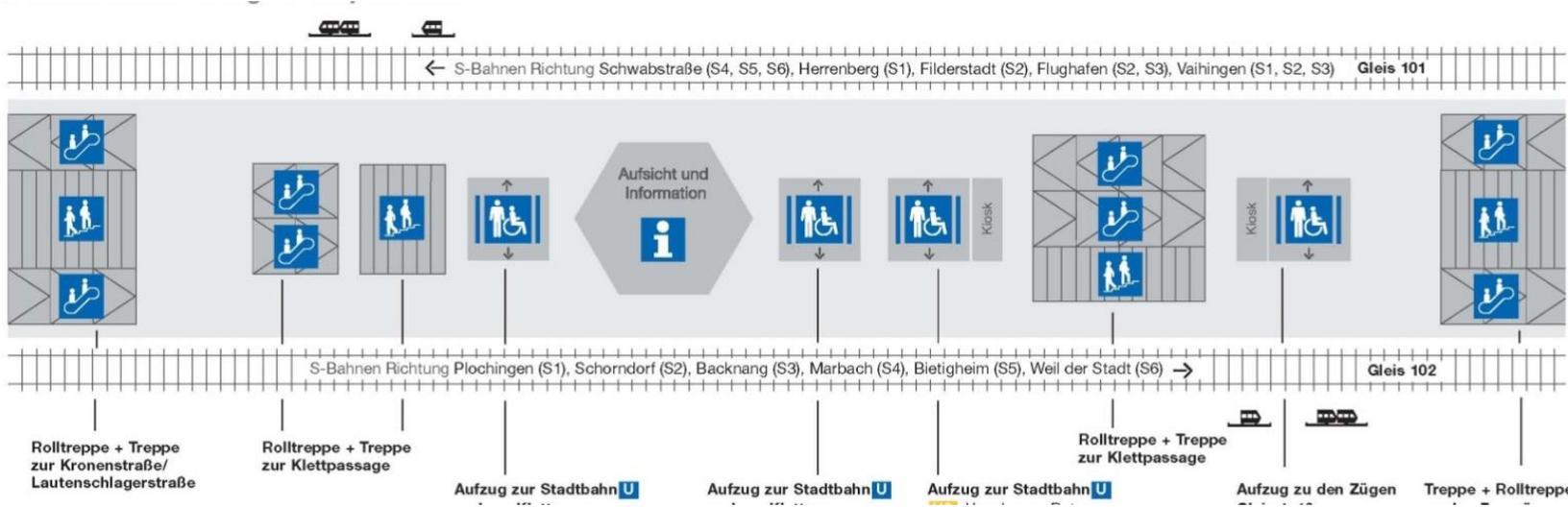
Barrierefreiheit beim Betrieb von Verkehrsanlagen: Gehgeschwindigkeiten unterschiedlicher Nutzungsgruppen



Quelle: Rau, A.; Henkel, A.; Baron, S.; Sieger, V.; Hintzke, A.: Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Hrsg.: Sozialverband VdK Deutschland e.V., Bonn 2009.

Barrierefreiheit bei der ÖV-Planung

- Gute Erschließung relevanter Einrichtungen
- Liniennetzgestaltung / Haltestellengestaltung
- Bedienungshäufigkeit
- Fahrzeugeinsatz
- Umsteigerfordernis/Anschlussicherung



Wichtige Hinweise für den richtigen Einstieg
 Wo Sie an der richtigen Stelle – genau hinter dem Lokführer an der Zugspitze – warten, zeigt Ihnen das Zuglängensymbol in der Anzeigetafel. Dieses Symbol finden Sie als Markierung an der Wand entlang der Gleise.

So hält beispielsweise ein Kurzzug in Richtung Schwabstraße mit der Zugspitze in

Quelle: Verband Region Stuttgart.



Barrierefreiheit bei der Information zur ÖPNV-Nutzung*

- Umgebungspläne
- Internetinformation
 - Routenplanung
 - Aktuelle Änderungen (Fahrzeugeinsatz, Aufzugverfügbarkeit...)
 - Vergrößerung / Vorlesefunktion
- Schulung
- Kontakt/ Dialogmöglichkeit
- Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips

* Siehe auch: Foliensatz Beispiel-Modul BAIM – Barrierefreie ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Barrierefreiheit bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV – Ausschreibung

- Bei der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen und insbesondere von Fahrzeugvorgaben liegt es in der Hand des Aufgabenträgers, Barrierefreiheit durch konkrete Bedingungen oder als funktionales Kriterium umzusetzen.
- Kriterien zur Bewertung der Umsetzung von Barrierefreiheit können in die Wertung der Angebote Eingang finden.
- Neben der Vorgabe von physischen Kriterien (Fahrzeugbodenhöhe, Türspalt etc.) kann beispielsweise bei der On-Trip-Information das Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. Anzeige und Ansage von Verkehrsinformationen bei den Wettbewerbern eingefordert werden.



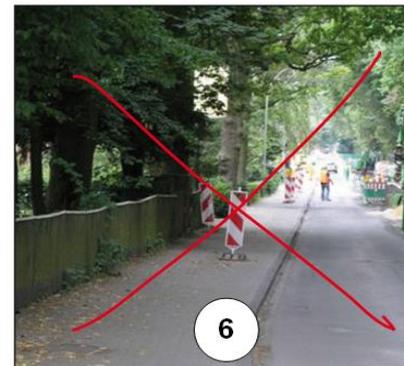
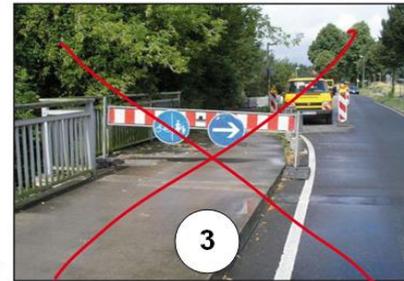
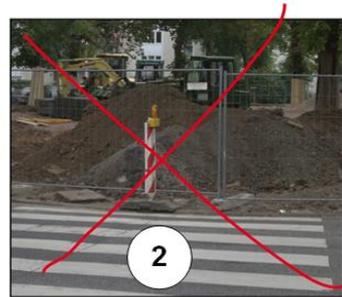
Barrierefreiheit bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV – Planung

- Bei der Aufstellung und Umsetzung des Nahverkehrsplans sind die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zu beachten:
- „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ *)
- Eine Genehmigung eines Verkehrs kann untersagt werden, wenn er im Sinne der Barrierefreiheit nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht.

*) § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG; Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist.



Barrierefreiheit bei Baustellen



Häufige Fehler

Bildquellen: Bild 5: Schmidt, E.; Bild 3, 6: Rudolph, N.

Quelle: Rau, A.; Henkel, A.; Baron, S.; Sieger, V.; Hintzke, A.: Übungsheft zum Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Hrsg.: Sozialverband VdK Deutschland e.V., Bonn 2009.

Barrierefreiheit bei Baustellen



Gute Praxisbeispiele



Bildquellen: Bild 3, 6, 7: Stadt Münster, Tiefbauamt; Bild 2: Schmidt, E.

Quelle: Rau, A.; Henkel, A.; Baron, S.; Sieger, V.; Hintzke, A.: Übungsheft zum Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Hrsg.: Sozialverband VdK Deutschland e.V., Bonn 2009.

Fazit

- Ein erheblicher Anteil der Verkehrsteilnehmenden (bis zu 30 %) ist permanent oder temporär mobilitätseingeschränkt.
- Frauen sind überdurchschnittlich an der Pflege beteiligt.
- Im Hinblick auf ältere Paare sind die Pflegenden häufig selbst zeitlich mobilitätseingeschränkt und/oder selbst physisch mobilitätseingeschränkt.
- Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen sind häufig in besonderem Maße auf eine gute Qualität der Verkehrsanlagen sowie auf die Verkehrsmittel und der ÖPNV-Angebote angewiesen.
- Barrierefreie Verkehrsanlagen sind bei Neubau und Umbau als Standard zu erklären (nicht als ‚Nice-to-have‘).
- Wie beim Gender Mainstreaming sind beim „Design für Alle“ die Auswirkungen der Planung auf Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen konsequent mitzudenken.



Impressum

Der Foliensatz „Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen“ ist Teil eines Gesamtfoliensatzes. Er wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt. Zum thematischen Hintergrund sei auf den Foliensatz „Einführung“ verwiesen.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Annette Albers, Stuttgart

Dr.-Ing. Karin Arndt, Hofheim am Taunus

Dr.-Ing. Solveigh Janssen, Hannover

Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen

Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig

Dipl.-Geogr. Ursula Lehner-Lierz, Männedorf/Zürich (CH)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund

Anhang:

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)

§ 1 Gesetzesziel

Ziel dieses Gesetzes ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbst bestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.

§ 2 Behinderte Frauen

Zur Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern sind die besonderen Belange behinderter Frauen zu berücksichtigen und bestehende Benachteiligungen zu beseitigen. Dabei sind besondere Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Durchsetzung der Gleichberechtigung von behinderten Frauen und zur Beseitigung bestehender Benachteiligungen zulässig.

Anhang:

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)

§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr

(1) Zivile Neubauten sowie große zivile Um- oder Erweiterungsbauten des Bundes einschließlich der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sollen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden. Von diesen Anforderungen kann abgewichen werden, wenn mit einer anderen Lösung in gleichem Maße die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden. Die landesrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Bauordnungen, bleiben unberührt.

(2) **Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.** Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.



Anhang:

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

(3) Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies schließt die Aufstellung eines Betriebsprogramms mit den entsprechenden Fahrzeugen ein, deren Einstellung in den jeweiligen Zug bekannt zu machen ist. Die Aufstellung der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von Verbänden, die nach § 13 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anerkannt sind. Die Eisenbahnen übersenden die Programme über ihre Aufsichtsbehörden an das für das Zielvereinbarungsregister zuständige Bundesministerium. Die zuständigen Aufsichtsbehörden können von den Sätzen 2 und 3 Ausnahmen zulassen.