

„BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM – UNIVERSAL DESIGN“ AM BEISPIEL DES FLUGHAFENS WIEN – HILFESTELLUNG DURCH BAULICHE, TECHNISCHE UND PERSÖNLICHE UNTERSTÜTZUNG AN MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT.

Master Thesis zur Erlangung des akademischen Grades
„Master of Business Administration“

eingereicht bei
Arch. Dipl.-Ing. Monika Klenovec

Mag. (FH) Georg Werner Weidlinger

9207606

Kirchbach, 28. Februar 2014

Eidesstattliche Erklärung

Ich, **Mag. (FH)Georg Werner Weidlinger**, versichere hiermit

1. dass ich die vorliegende Master These, „BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM –UNIVERSAL DESIGN“ AM BEISPIEL DES FLUGHAFENS WIEN – HILFESTELLUNG DURCH BAULICHE, TECHNISCHE UND PERSÖNLICHE UNTERSTÜTZUNG AN MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT.“, 65 Seiten, gebunden, selbständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfen bedient habe, und
2. dass ich diese Master These bisher weder im Inland noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.

Wien, 28.02.2014

Unterschrift

Vorwort

Im Jahr 2006 wurde in der UNO-Generalversammlung in New York eine Debatte begonnen, die als wichtige Konvention in die Geschichte der Menschenrechte endete. 2008 trat ein Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderung¹ (auch: Behindertenrechtskonvention) in Kraft. Sie wurde von 138 Staaten und der EU, durch Ratifizierung, Beitritt oder durch formale Bestätigung als abgeschlossener völkerrechtlicher Vertrag besiegelt. Damit wurden die Menschenrechte für die Lebenssituation behinderter Menschen konkretisiert, um ihnen die gleichberechtigte Teilhabe bzw. Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Im Übereinkommen finden sich neben grundlegenden Teilen der allgemeinen Menschenrechte, wie z. B. dem Recht auf Leben oder dem Recht auf Freizügigkeit, viele spezielle Bestimmungen, die auf die Lebenssituation behinderter Menschen eingehen. Im Speziellen sind das:

Das Recht,

eine gute Bildung zu erhalten

sich frei und ungehindert von einem Ort zum anderen zu bewegen

ein selbstbestimmtes Leben in der Gemeinschaft zu führen

Arbeit zu finden, auch wenn sie hochqualifiziert ist

Zugang zu Informationen zu haben

eine angemessene Gesundheitsversorgung zu erhalten

politische Rechte wie z.B. ihr Wahlrecht auszuüben

ihre eigenen Entscheidungen zu treffen.“²

Trotz dieses Übereinkommens und daraus abgeleiteter internationaler und nationaler Gesetze ist die Realität oft sehr weit vom theoretischen Ansatz entfernt. Der Zugang

¹ Der Begriff der Behinderung ist in der UNO - Konvention nicht definiert. Im Artikel 1 S. 2 wird folgenderweise definiert: „Zu den Menschen mit Behinderungen zählen Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können.“ 23. Jänner 2014

² UNO Konvention: Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen 2006, Deutsche Übersetzung des Handbuchs der Vereinten Nationen und der Interparlamentarischen Union, S.5; 23. Jänner 2014

in Gebäude und sonstige Immobilien für Menschen mit besonderen Bedürfnissen, wird auch noch heute, sehr häufig in Bauten des öffentlichen Bereichs, durch eklatante Hindernisse eingeschränkt. Damit wird eben dieses Recht auf freie Bildung, freie Berufswahl und Freizeitgestaltung für bewegungs- und sinnesbeeinträchtigte Menschen, aber noch öfter auch für nur temporär beeinträchtigte und alte Personen, in vielen Fällen behindert, ja sogar gänzlich unterbunden.

Als Mensch, der das Glück hat ohne ein Handicap durchs Leben gehen zu können, hat man kaum eine Wahrnehmung für die alltäglichen Probleme, die für Mitmenschen mit eingeschränkter Mobilität durch kleine und große Hindernisse entstehen.

Der Autor hat im Rahmen dieser These auch das deklarierte Ziel, aus Interviews Einblick in das Leben beeinträchtigter Menschen zu geben und dadurch ein Verständnis für deren fortwährende Probleme zu entwickeln. Denn das Gros aller Menschen, denen sich nicht in jeder banalen Gegebenheit ein Hindernis aufbaut, bedenkt nicht, wie schnell jeder „Gesunde“ selbst, in dieselbe Situation kommen kann. Ein Unglück während sportlicher Aktivitäten, ein Verkehrsunfall, ein simpler Sturz bei häuslichen Arbeiten, oder eine plötzlich auftretende Krankheit mit dramatischem Verlauf, können aus einem ehemals mobilen, autarken und gesunden Menschen jemanden machen, der auf fremde Hilfe angewiesen ist und für den einfachste Besorgungen des täglichen Lebens zu einer wirklichen Herausforderung und Belastung werden können. Daher ist der Ansatz zum Universal Design immer auch ein Schritt zur einfachen Bewältigung täglicher Wege für alle Menschen.

Für die Gruppe der Betroffenen und allen anderen Interessierten, steht die Beobachtung eines sehr speziellen, aber doch von jährlich mehr als 20 Millionen Menschen frequentierten öffentlichen Gebäudes, im Mittelpunkt dieser Masterthese – dem Wiener Flughafen. Im besonderen Fokus steht dabei die Frage, ob die uneingeschränkte Benutzbarkeit dieser Liegenschaft, deren Gesamtfläche beinahe 11 qkm beträgt, für mobilitätsbeeinträchtigte Mitmenschen einfach möglich ist. Das bedeutet konkret, ob bei den baulichen Maßnahmen der letzten Jahre, der Rechtslage entsprochen und die Normen erfüllt wurden. Schließlich ist zu prüfen, ob die dabei geschaffenen Wege und Einrichtungen, auch als geeignete Maßnahmen empfunden werden.

Um diesem Empfinden auch die notwendige Stimme zu verleihen, wurden zwei Fragebögen, die Teil der Arbeit sind, entworfen. Diese wurden an Personen der Zielgruppe selbst und auch an solche im Umfeld Befasster weitergeleitet. Damit wurden einerseits Fragen beantwortet und andererseits Interviews angeregt. Auch die Ergebnisse aus den Interviews sind niedergeschrieben und sollen ein möglichst umfassendes Bild der gegenwärtigen Lage zur Umsetzung geben.

An dieser Stelle möchte ich mich bei all jenen bedanken, die mir geholfen haben, die Fragen auf den Punkt zu formulieren und die mir Einblick in eine Welt mit vielen Hindernissen gegeben haben. Es sind dies Menschen, die als motorisch und mehrfach behindert gelten und trotzdem von einem unbändigen, positiven Lebenswillen sind. Sie haben mir, ohne explizit darauf hinzuweisen, gezeigt, dass ihr Platz mitten in unserer Gesellschaft ist. Dort wollen sie ohne falsches Pathos oder Mitleid behandelt werden und als aktiver Teil unserer Gemeinschaft angenommen sein.

Im Zuge der folgenden Arbeit, wird bei der Darstellung, Anrede oder Aufzählung von Personen, entweder in Paarform oder geschlechtsneutral, formuliert. Eine etwaige geschlechtsspezifische Formulierung ist nicht beabsichtigt und soll in keiner Weise diskriminierend sein.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	Seite I
Inhaltsverzeichnis	Seite IV
1. Einleitung	Seite 1
2. Umfrage zur Grunderhebung	Seite 3
2.1. Fragebogen zur Grunderhebung	Seite 4
2.2. Fragebogenauswertung	Seite 7
3. Fallstudie Flughafen	Seite 11
3.1. Erhebung Status Quo	Seite 14
3.1.1. Parkhäuser	Seite 14
3.1.2. Parkhaus 3	Seite 15
3.1.3. Parkhaus 4	Seite 19
3.2. Terminals	Seite 21
3. 2.1. Terminal Check - In 3	Seite 24
3. 2.2. Terminal Check - In 1	Seite 32
3.3. Check – In	Seite 35
3.4. Sicherheitskontrolle	Seite 40
3.5. Piers	Seite 41
3.6. Gates	Seite 43
4. Gesetzliche Grundlagen	Seite 43
4.1. UN-Behindertenrechtskonvention	Seite 43
4.2. EU - Flughafenverordnung	Seite 45
4.3. Gesetze, Verordnungen	Seite 46
4.4. Richtlinien	Seite 50
4.5. Normen	Seite 51
5. Fragebogen Flughafen	Seite 51
5.1. Ergebnisse der Fragebogenauswertung	Seite 54
5.2. Ergebnisse aus Interviews	Seite 55
6. Conclusio	Seite 59
Abstract	Seite 63
Literatur	Seite 64
Abbildungsverzeichnis	Seite 66
Keywords	Seite 67

1) Einleitung

Artikel 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union:

„Des Menschen Würde ist unantastbar. Sie ist zu achten und zu schützen.“

Artikel 26 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union:

„Die EU anerkennt und achtet den Anspruch von Menschen mit Behinderung, um von Maßnahmen zu profitieren, die entwickelt wurden, um ihre Unabhängigkeit zu gewährleisten und ihre soziale und berufliche Integration und Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft zu sichern.“

Artikel 21 verbietet zusätzlich jede Diskriminierung aufgrund von Behinderung.³

Das sind eindeutig und klar formulierte Festlegungen der Kommission der Europäischen Union und ein Auftrag an die Mitgliedsstaaten, die Hindernisse abzubauen, denen Menschen mit Behinderungen tagtäglich gegenüberstehen. Die Zielrichtung ist auf ein barrierefreies Europa fokussiert; das ist die Theorie – und wie sieht die Praxis aus?

Diese Situation ist für jeden Einzelnen vorstellbar: Es ist Winter, Kälte, Schneetreiben; das treibt nicht nur die Heizkosten in die Höhe, sondern auch Menschen in wärmere Gefilde. Ein anderes Szenario: Stress in der Firma, in der Schule oder zu Hause; man fühlt sich ausgelaugt, leer, einfach erholungsbedürftig. Die Sehnsucht nach Sonne, Meer und Sand wird geweckt, Tapetenwechsel ist angesagt! Erholung für Geist und Körper – kein Problem! Hinein in ein Flugzeug und schon ein paar Stunden später liegt man am Strand und lässt die Seele baumeln! Für uns Normalbürger stellt das, außer vielleicht einem finanziellen, kein Problem dar. Für Menschen mit Beeinträchtigung oder Behinderung ist alleine der logistische Aufwand dafür ein wesentlich schwierigeres Unterfangen.

Schaffe ich es ohne fremde Hilfe oder muss ich Unterstützung anfordern? Finde ich mich am Flughafen zurecht und sind die Wege zwischen den Transportmitteln ausreichend gekennzeichnet und so ausgeführt, dass ich auch alleine meine Reise antreten kann? Gibt es genügend Einrichtungen, die mir ausreichend Hilfestellung im

³ Europäische Kommission: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Europäische Behindertenstrategie 2010 – 20, 15.11.2010, Seite 4

Anlassfall geben? Wird grundsätzlich menschlichen Bedürfnissen Rechnung getragen? Werde ich gleichbehandelt?

In einem der folgenden Kapitel dieser Masterthese, wurden Fragen methodisch an eine geringe Anzahl von Menschen mit Behinderung gestellt, beantwortet und ausgewertet. Jedoch muss sich jeden Tag eine wesentlich größere Anzahl von mobilitätseingeschränkten Menschen, permanent einige Fragen dieser Art stellen. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass eine eindeutige und klare Aussage im Sinne von – ja, es ist alles ohne Problem zu bewältigen – bis heute nicht getroffen werden kann.

Diese Eindeutigkeit lässt sich bis heute nicht feststellen. Das ist mit ein wesentlicher Grund, diese Arbeit zu schreiben. Es geht vor allem darum darzustellen, welche legislativen Maßnahmen wie exekutiert wurden und werden, also ob die EU – Mitteilungen, Richtlinien und Verordnungen von der nationalen Gesetzgebung übernommen und korrekt umgesetzt wurden. Im Zuge dieser Arbeit wird daher der Flughafen Wien, auf die konkrete und korrekte physische Umsetzung, im Sinne von baulicher und technischer Ausstattung, hin untersucht. Dieses Vorgehen wird unter Zitierung der entsprechenden Bauvorschriften begonnen und mit dazu vor Ort erstellten Bilddokumenten belegt. Zu glauben, dass diese These dazu beitragen wird, die Probleme unserer behinderten Mitmenschen weniger werden zu lassen, wäre vermessen. Dafür gibt es derzeit keine positiven Indizien, nein vielmehr gibt es aktuell eher Anzeichen, die dagegen sprechen. Wirtschaftliche Zwänge und daraus resultierende Sparmaßnahmen, die Notwendigkeit von Ausgabenkürzungen des öffentlichen Bereichs und Einsparungen bei und für Vereine und Institutionen, deren Geschäftszweck nicht der Gewinnmaximierung unterliegt, sondern der bestmöglichen Betreuung und Unterstützung von Behinderten, sprechen eine deutliche Sprache.

Und die darin enthaltene Botschaft scheint zu lauten: Ihr garantiert keine Wertschöpfung, ihr habt keine Lobby, die euch öffentliche Gelder beschafft und ihr seid eine Minderheit! Ihr werdet daher auch nicht aufschreien, wenn wir eure Mittel und Bedürfnisse beschneiden. Diese latente Meinung und der damit einhergehende Umschwung, sprechen eindeutig gegen eine schlagartige, aber vor allem nachhaltige Verbesserung der gegenwärtigen Situation. Versuche gibt es natürlich, dieses Ungleichgewicht auszugleichen. Damit sind nicht die vielen persönlichen Beweise

von Menschlichkeit oder der uneigennützigem Einsatz Einzelner, sondern sehr wohl der Ansatz auf europäischer und nationaler Ebene gemeint. Es geht darum, die Verpflichtung zur Gleichbehandlung von behinderten Mitmenschen nicht nur ernst zu nehmen, sondern diese auch für und im täglichen Leben umzusetzen.

Im konkreten Fall, nämlich der Reisefreiheit aller EU – Bürger, findet sich eine Verordnung der Europäischen Union, die eine klare Vorgabe für die Mobilität auf EU – Flughäfen vorgibt.

VERORDNUNG (EG) Nr. 1107/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität.

„Der Binnenmarkt für Luftverkehrsdienste sollte den Bürgern im Allgemeinen zugute kommen. Daher sollten behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, unabhängig davon, ob die Ursache dafür Behinderung, Alter oder andere Faktoren sind, die gleichen Flugreisemöglichkeiten wie andere Bürger haben. Behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben die gleichen Rechte wie andere Bürger auf Freizügigkeit, Wahlfreiheit und Nichtdiskriminierung. Dies gilt für Flugreisen wie für andere Lebensbereiche.“⁴

Dies ist also der Wortlaut einer Verordnung, derer sich alle Mitgliedsstaaten anschließen haben. An dieser Stelle sollen nun die Betroffenen zu Wort kommen und ihre Eindrücke zur Umsetzung der Rechtslage kommentieren.

1) Umfrage zur Grunderhebung

Die Fragestellung erfolgte mittels schriftlicher Befragung nach dem Zufallsauswahlverfahren. Dazu wurden Fragebögen über Betreuungseinrichtungen versendet und/oder persönlich an Reisende übergeben. Mit einigen der Befragten

⁴ Europäisches Parlament: Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft; Wirtschafts- und Sozialausschuss, Art. 80 Absatz 2, 2006

wurden darüber hinaus auch Interviews geführt, um Beweggründe für bestimmte Entscheidungen, detailliert zu hinterfragen.

2.1. Fragebogen zur Grunderhebung

Allgemeine Fragen

Geschlecht

männlich weiblich

Alter

< 20 Jahre 20-30 31-40 41-50 > 50 Jahre

Mobilitätseinschränkung

Motorisch Rollstuhl Geher permanent temporär

Sehbehindert 100% < 100% < 50%

Gehörlos 100% < 100% < 50%

Mehrfach:

Unterstützung

Benötigen Sie fremde Hilfe zur Verrichtung alltäglicher Aufgaben?

am Arbeitsplatz

keine Hilfe 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 abhängig

zu Hause

keine Hilfe 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 abhängig

Wie erreichen Sie Ihren Arbeits-/Ausbildungsplatz, mit/ohne fremde Hilfe?

öffentliche Verkehrsmittel

keine Hilfe 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 abhängig

Fahrtendienste

keine Hilfe 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 abhängig

Familie etc.

keine Hilfe 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 abhängig

Welche Personen/Hilfsmittel unterstützen Sie wie dabei?

Familie, Freunde

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Vereine, Institutionen

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Andere

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Rollstuhl, manuell Gehhilfen, Sehhilfen etc.

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Rollstuhl, elektrisch, ..

Nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Sonstige Gehhilfen, z.B. Rollator

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Sehhilfen

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Hörgeräte

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Hunde

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Freizeit

Welche Freizeitaktivitäten sind für Sie wichtig?

Sport

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Kultur

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Reisen

nicht sehr 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr

Welche sonstige wichtige Aktivität unterstützt Ihre körperliche Konstitution?.....

Wie wurden Sie am Flughafen betreut, wie waren Ihre Eindrücke?
Schlecht 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr gut

Wie wurden Sie im Flugzeug betreut, wie waren Ihre Eindrücke?
Schlecht 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 sehr gut

Herzlichen Dank für Ihre Zeit und Ihr Bemühen!

2.2. Fragebogenauswertung

Diese erfolgt in drei Schritten:

dem Ordnen der Daten, wobei die ermittelten Daten aus den Fragebögen nach keinen bestimmten Kategorien geordnet wurden;

dem Skalieren der Daten, darunter wird das Zuordnen der ermittelten Zahlen nach einem bestimmten Verfahren verstanden. In der Auswertung wurden im Wesentlichen Nominalskalen und Ordinalskalen erstellt;⁵

dem Analysieren der Daten, die hier manuell-computerunterstützt erfolgte. Die skalierten Daten wurden in Tabellen zusammengefasst und entweder nach Häufigkeitsverteilung oder durch Mittelwertsberechnungen dargestellt. Dies erfolgte im deskriptiven Verfahren. Dabei werden bestimmte Gegebenheiten erfasst und aussagefähig beschrieben.⁶ Dazu wurden auch die Aussagen aus den Interviews herangezogen. Damit gelang es eine vertiefte Beschreibung der Aussagen zu erlangen.

⁵ Nominalskala: Das Klassifizieren eines Untersuchungsgegenstandes im Hinblick auf den Besitz oder Nichtbesitz eines bestimmten qualitativen Merkmals.
Ordinalskala: Erhalten neben der qualitativen Unterscheidung auch noch eine Rangordnung.

⁶ Georg Weidlinger: DA: Strategischer Ansatz zur Insolvenzvermeidung von Klein- und Mittelbetrieben, 2000, S.20

Ergebnisse der Fragebogenauswertung:

Die Auswahl der Befragten erfolgte nach dem Zufallsprinzip. Es wurden 50 Fragebogen persönlich übergeben und zusätzlich eine Datei der Fragebögen an mehrere Institutionen (ÖAR, BIZEPS, KOMIT, GIN, BSVÖ), mit dem Ersuchen zur Weitergabe an den betreffenden Personenkreis, versendet. Von 50 übergebenen Fragebögen wurden 8 retourniert – dies entspricht einer Rücklaufquote von 14%. Das Ziel dieser Umfrage war nicht darauf ausgelegt, ein repräsentatives, empirisches Ergebnis zu erbringen. Diese Erhebung diente einzig dazu, allgemeine Daten zur Zielgruppe zu erhalten. Daraus sollte sich ein besseres Verständnis für die Probleme der befragten Personengruppe entwickeln und deren täglicher Kampf gegen die Hürden aus Unachtsamkeit, Bürokratie und Ignoranz. Mit einigen der Befragten wurden ausführliche Interviews geführt. Sie sollten helfen, eine differenzierte Interpretation aus den Antworten zu extrahieren.

Frage 1: Geschlecht

Männlich	5	Weiblich	3
----------	---	----------	---

Frage 2: Alter

< 20	20 - 30	31 - 40	41 - 50	> 50
3	1	1	1	2

Die Fragen 1 und 2 dienten sowohl der statistischen Grunderhebung, als auch der Darstellung eines unterschiedlichen geschlechts- oder altersspezifischen Merkmals bei den nachfolgenden Fragen.

Frage 3: Mobilitätseinschränkung

In Frage 3 wurde erhoben, welche Art von Behinderung gegeben ist. Alle Befragten sind motorisch beeinträchtigt, allerdings in sehr unterschiedlicher Ausprägung. Etwas mehr als ein Drittel der Befragten, kann auch ohne Rollstuhl kurze Strecken

zurücklegen. Das Ergebnis ist natürlich indirekt vom geringen Rücklauf aus den anderen Zielgruppen beeinflusst. Es wurden einige Male Mehrfachbehinderungen genannt.

Motorisch	Rollstuhl	Geher	permanent	temporär
	2,3,4,5,6,7,8*	1,6,7,8	2,3,4,5	6,7,8
Sehbehindert	100%	< 100%	< 50%	
			1	
Taub	100%	< 100%	< 50%	
			1	
Mehrfach	Spastische Lähmung			
	3			

(* Die Ziffern stellen jeweils einen der Befragten dar.)

Frage 4: Unterstützung

Generell ist die Aussage zutreffend, dass der Löwenanteil der Unterstützung in der Familie stattfindet.

In der Frage ging es vor allem darum, wie die täglichen Hindernisse im Privat- und Berufslebens bewältigt werden können. Wobei die zentrale Frage hier auf die Unterstützung durch Personen und Hilfsmittel abzielte. Dabei konnte festgestellt werden, dass für die täglichen Verrichtungen im Beruf weniger personelle und mehr technische Unterstützung beansprucht wurde. Für den Bereich zu Hause, war die Unterstützung genau umgekehrt. Vor allem für die Verrichtungen der alltäglichen hygienischen Notwendigkeiten, werden die Befragten dabei von Familie/Freunde, in etwas geringerer Form von Vereinen/Institutionen begleitet.

Für den Transport zwischen den beiden Sphären, wird verstärkt die Leistung professioneller Fahrtendienste im Verhältnis 3 zu 1, gegenüber öffentlichen Verkehrsmittel gewählt. Privatfahrzeuge, entweder aus dem Elternhaus, oder von Freunden, werden kaum in Anspruch genommen. Die Mehrheit der motorisch mobilitätseingeschränkten Menschen verwenden für die Verrichtung ihrer/seiner täglichen Wege einen manuellen, in geringerem Ausmaß einen elektrischen, Rollstuhl.

Frage 5: Freizeit

Bei dieser Fragestellung wurde bereits zum eigentlichen Thema - Universal Design am Flughafen – hingearbeitet. Die Freizeitaktivitäten zeigen im Median, bei einer Spanne zwischen 1 und 10, keine klare Präferenz. Bei sportlichen Beschäftigungen zeigt der Median 5,3 Punkte. Kultur wurde mit 5,5 und Reisen mit 4,8 Punkten am Schlechtesten bewertet.

Bei den Fragen zu den Punkten Reiseplanung und Durchführung, war das Ergebnis sehr eindeutig.

Reisen werden nur in einem geringen Ausmaß alleine geplant. Die Durchführung selbst, geschieht in einem gering höheren Prozentsatz alleine. Wird eine Reise mit Freunden geplant, wird folgerichtig auch die Durchführung mit diesen vollzogen. In Abstimmung mit der Familie, gibt es einen klaren Fokus zur gemeinsamen Aktivität. Schon die Planung wird zu mehr als 75% gemeinsam gemacht, die Durchführung selbst wird dann zu 100%, mit der Familie ausgeführt. Auffällig in diesem Punkt war, dass die Generation 50+ alleine reist, die Generation - 30 ausschließlich mit der Familie. Ein sehr geringer Teil der Befragten plant und reist manchmal mit Vereinen.

Als bevorzugtes Reisemittel gilt auch bei den Personen mit Mobilitätseinschränkung das Auto. Das Auto wird zu mehr als 70% von den Befragten genutzt. Aus den persönlichen Interviews konnte extrahiert werden, dass damit Bekanntes, Erwartbares, räumliche Nähe, geringe Entfernungen und Geborgenheit in Verbindung gebracht werden.

Diese Empfindung trifft beim Flugzeug, das als Reisemittel gleich oft wie die Bahn genutzt wurde, nicht zu. 100% der Befragten sind bereits geflogen, aber nur etwa 30% setzen es höchstens 1 x jährlich für Reisen ein. Bei weiteren 60% liegt die letzte Flugreise bereits mehr als 2 Jahre zurück. Bei der Bewertung für Unterstützung und Betreuung, gibt es ein sehr eindeutiges Bild. Bei jenen Befragten, die das Flugzeug während der beiden letzten Jahre genutzt haben, gibt es ausnahmslos eine besonders positive Bewertung der Betreuung. Dies betrifft sowohl die Betreuung am Flughafen,

als auch im Flugzeug. Einzig eine Reisende hat die Betreuung im Flugzeug nur mit 5 von 10 möglichen Punkten angegeben. Der Rest der Reisenden, etwa 30% hat die generelle Betreuung mit 8 Punkten bewertet, was eindeutig ebenfalls im positiven Bereich gesehen werden kann.

Sehr selten wird per Schiff (2%) gereist.

3. Fallstudie Flughafen

Der Wiener Flughafen, Vienna International Airport, unterliegt wie die meisten Immobilien mit selber Funktion einer permanenten Bautätigkeit. Neubauten und/oder Sanierungen sind ständiger Begleiter von Fluggästen und den Beschäftigten. Der Eindruck, dass nach langwierigen Behördenverhandlungen zur Errichtung und Benützung und ebensolch langer Bautätigkeit, für einen längeren Zeitraum alles erledigt sei, täuscht meistens. Da eine Immobilie, mit diesem besonderen Auftrag und der permanenten Präsenz, im Blickfeld des öffentlichen Interesses steht, haben deren Betreiber auch besondere Auflagen zu erfüllen. Im Anlassfall einer baulichen Aktivität, gleich ob Instandhaltung, Sanierung oder Neubau, sind besonders viele und außerordentliche Maßnahmen zu setzen. Das beginnt mit der Einreichung der Errichtungsbewilligung, bei der sämtliche Pläne, Ausführungsunterlagen, technische Besonderheiten, sicherheits- und brandschutztechnische Installationen, sowie sonstige den herrschenden Bauordnungen verpflichtete Ausführungsvarianten, bei der zuständigen Einrichtung der Landesregierung vorgelegt und eingereicht werden müssen. Diesem Schritt folgt im Fall eines Infrastruktur errichtenden Unternehmens eine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung). Während dieser zeitlichen Periode, die über mehrere Monate dauert, haben die Anrainer, Gemeinden und sonstige Interessensgruppierungen die Möglichkeit, einen Einspruch einzubringen. Ist die UVP abgeschlossen und wurde dem Ansuchen des Bauwerbers grünes Licht gegeben, beginnt der Ausschreibungs- und Beschaffungsprozess. Da der Flughafen ein Sektorenauftraggeber ist, und das gilt auch für andere Unternehmen mit Monopolcharakter bei der Errichtung von Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen, muss bei Bauvorhaben ab einer definierten Wertgröße ein EU-weites Ausschreibungs- und Vergabeverfahren angewandt werden. Der Flughafen Wien hat

sich in diesem Fall an das Bundesvergabegesetz 2006, in der letzten Novelle⁷, zu halten. Details über die Arten der Verfahrensweise, werden in dieser Arbeit nicht detailliert dargestellt werden. Eine sehr grundsätzliche Unterscheidbarkeit liegt in den jeweiligen Wertgrenzen der Ausschreibungssummen. Wobei im BVergG für Planungsleistungen, die unter den Begriff geistig - immaterielle Leistungen fallen, ein offener oder nicht offener Wettbewerb ausgeschrieben werden kann.⁸ Für die Ausschreibung der Bauleistungen muss ein EU – weites Vergabeverfahren im Oberschwellenbereich eingeleitet werden. Die Bauphase ist nicht nur zeitintensiv, sondern vor allem der kostenmäßig aufwendigste Teil eines sehr umfangreichen Gesamtprozesses. Während dieser Zeit müssen alle, in den vorab abgewickelten Verhandlungsschritten der Behördenverfahren, festgelegten Ausführungspunkte erfüllt werden. Das bedeutet, dass die Ausführungen sämtlicher Bauabschnitte, nach statischen und bautechnischen Vorgaben exakt einzuhalten sind. Ganz besonders wird auf die sicherheitstechnischen Aspekte, in einem Bauwerk dieser Größenordnung Wert gelegt. Sorgfalt und Präzision stehen dabei im Fokus der Betrachtung. Aber auch das Thema Barrierefreiheit, erhält immer mehr wachsende Bedeutung. Wenn dann, bei Bauvorhaben dieser Größenordnung meist mit einer erheblichen Zeitüberschreitung, die Verhandlungen zur Benutzungsbewilligung beginnen, steht der Errichter oft vor schwer lösbaren Problemen. Die Entscheidung zu eröffnen, wird nicht selten von den Behördenvertretern aufgeschoben, da erhebliche Ausführungsunterschiede vorliegen und daraus resultierende Sicherheitsmängel.⁹ Sind die kritisierten baulichen und technischen Mängel endlich behoben und abgeschlossen, kann das Bauwerk in Betrieb genommen werden. Zuletzt bleibt dann noch ein sehr aufregender Prozessschritt offen. Dieser Schritt ist die Prüfung der ordentlichen Gebarung aller vorangegangenen Prozesse durch staatliche Institutionen, wie dem Rechnungshof. Damit ist rein formal das Bauvorhaben abgeschlossen. Tatsächlich kann festgestellt werden, dass damit bereits wieder der nächste Schritt eingeleitet wird, die Sanierung von Baumängeln,

⁷ Mit 5. März 2010 ist die Novelle 2009 zum Bundesvergabegesetz 2006 mit teils weit reichenden Änderungen in Kraft getreten und gilt für alle ab diesem Tag eingeleiteten Vergabeverfahren. 1.Jänner 2014

⁸ BVergG 2006, §199 Wahl des Wettbewerbs, Stand 1.Februar 2014

⁹ Der Tagesspiegel Berlin; Flughafen Desaster: Brandschutzanlage ist nicht genehmigungsfähig, Schlagzeile vom 17.01.2014

notwendige Umbauten, die durch Planungs- und Baufehler entstanden sind und der normale Instandhaltungs- und Wartungsbetrieb.

Das war ein sehr kurzer und oberflächlich skizzierter Abriss zur formalen Abwicklung eines Bauvorhabens in der Kategorie der Sektorenauftraggeber. In den folgenden Punkten dieses Kapitels wird auf mehrere konkrete Bereiche des Flughafens, in Abstimmung zwischen der Gesetzeslage in Form der ÖNORM B 1600, sowie der aktuellen Bauordnung und der physischen Umsetzung, eingegangen. In dieser Betrachtung wird der Vergleich angestellt, ob während der formalen Abwicklung, bereits jene Vorkehrungen getroffen wurden, die für die geforderte Form der Barrierefreiheit stehen. An dieser Stelle ist es daher angebracht, eine aktuelle Definition für sie anzuführen.

„Barrierefreiheit bezeichnet im deutschen Sprachgebrauch eine Gestaltung der baulichen Umwelt in der Weise, dass sie von Menschen mit Behinderung und von älteren Menschen in derselben Weise genutzt werden kann wie von Menschen ohne Behinderung. Im außerdeutschen Sprachgebrauch wird dieser Zustand eher als „Zugänglichkeit“ bezeichnet. Eine ältere und zunehmend ungebräuchlich werdende Benennung im deutschen Sprachraum für den Sachverhalt ist der Begriff „behindertengerecht,“ der nicht umfassend genug die universelle Zugänglichkeit und Benutzbarkeit für alle Menschen ausdrückt.

Im weiteren Sinn zielt das Prinzip der Barrierefreiheit aber darauf, dass nicht nur Menschen mit Behinderung, sondern beispielsweise auch ältere Menschen und Personen mit Kleinkindern in die frei zugängliche Nutzung der baulich gestalteten Umwelt einbezogen werden. Diese weitergehende Sichtweise unterscheidet nicht mehr zwischen einzelnen Personengruppen, vielmehr sollen die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt werden. Dieses Verständnis der Barrierefreiheit wird auch „Design für Alle“ oder „universelles Design“ genannt. Daher spielt auch die demografische Entwicklung seit den 1990er Jahren zunehmend eine Rolle für die Bedeutung der Barrierefreien Umweltgestaltung.¹⁰

¹⁰ Wikipedia. org: Gürbetaler, Barrierefreiheit, abgefragt am 18. Dezember 2013

Diese Definition bezeichnet also einen allgemein gültigen baulichen Zustand, der jedem Menschen, egal welche physische und psychische Konstitution er/sie hat, eine leichte Erschließung ermöglicht. Ob das am Flughafen Wien tatsächlich möglich ist, wird in den nun folgenden Abschnitten des Kapitels Erhebung Status Quo untersucht werden.

3.1. Erhebung Status Quo

Der Flughafen Wien hat eine lange Geschichte hinter sich. 1938 als Militärflugfeld gegründet und ab 1954 als ziviler Flughafen für den Großraum Wien genutzt, wurde er während seines Bestehens immer wieder erweitert, um- und neu gebaut. Die letzte, sehr umfangreiche Bautätigkeit fand während der Jahre 2004 bis 2012 statt. Es war dies die Errichtung des neuen Terminalbereiches. Er wurde seiner Form wegen, und wohl auch aus einer metaphorischen Eingebung heraus „Skylink“ genannt. Damit sollte wohl auch die Verknüpfung zu höheren Sphären dargestellt werden. Doch nicht nur darauf sollte diese Metapher hinweisen. Es sollte auch ein Bauwerk sein, das den allerhöchsten Ansprüchen der Architektur gerecht wird. Jene Grundpfeiler architektonischer Lehre, also Funktion, Struktur, Typ, Ort, Erschließung, Infrastruktur,¹¹ sollten in bestmöglicher und letztgültiger Ausprägung umgesetzt werden. Mittlerweile heißt der neue Terminal Check – in 3, was wohl im Versuch der Schadensbegrenzung seine Ursache hat. Der Skandal, der schon während des Errichtungszeitraumes offenkundig wurde, blieb Begleiter bis zur Eröffnung. Die Mängel waren sowohl im Planungsstadium, als auch während der Ausführungsphase entstanden. Daraus resultierten Kosten- und Zeitüberschreitungen, die durch schlechtes Management noch verstärkt wurden. Der politischen Verantwortung oblag es schlussendlich, eine Änderung dieser misslichen Lage herbeizuführen. Die daraufhin gesetzten Maßnahmen, sollten vor allem die baldige Eröffnung dieses Bauwerks gewährleisten. Ob damit sichergestellt werden konnte, dass der ursprünglich hohe Anspruch tatsächlich positiv umgesetzt wurde, werden die nächsten Kapitel und Abschnitte zeigen.

¹¹ Wikipedia.org: Vitruv, Prinzipien der Architektur, 24. Jänner 2014

3.1.1. Parkhäuser

Die Parkhäuser des Flughafens sind nicht nur Quartier für mehrere Millionen Fahrzeuge jährlich, sondern aus deren Funktion abgeleitet, auch eine wesentliche Einnahmequelle. Während der regen Bautätigkeit der vergangenen zehn Jahre, wurden insgesamt vier Parkhäuser neu errichtet, zwei bestehende abgerissen und eines erweitert. Relevant für die Passagiere und sonstigen Gäste des Flughafens sind die Parkhäuser 3 und 4, weil sie den Terminals am nächsten liegen. Somit sind sie auch von großem Interesse für diese Arbeit. Andere Parkhäuser dienen vornehmlich der Unterbringung von Privatkraftfahrzeugen von am Flughafen tätigen Arbeitern und Angestellten. Die Untersuchung vor Ort diente hauptsächlich der gesetzeskonformen Umsetzung der Vorgaben aus den Normen und Bauordnungen, aber auch der physischen Betrachtung einer praktischen Handhabung der Wege ohne Hindernisse. Zu erwähnen ist noch der auffällige Umstand, dass aus den Parkhäusern direkt, kein taktiles Bodenleitsystem zu finden ist. Der Grund dafür scheint logisch und liegt in der Tatsache begründet, dass sehbehinderte Mitmenschen kein Fahrzeug lenken können. Aus diesem Grund stößt man am Weg vom Parkhaus 4 zum Terminal, erst bei der S-Bahnstation auf das taktile Bodenleitsystem. Dieser Bereich ist ein neuralgischer Punkt, von dem weg die taktile Bodenmarkierung direkt in den Terminal Check - in 3, zum Mobilitätsschalter führt. Auch das Leitsystem außen an der Front des Terminals ist so gestaltet, dass sehbehinderte Menschen den Eingang finden. Kurz nach Eintritt in den Terminal beginnt wieder das taktile System und leitet ebenfalls zum Mobilitätsschalter. Generell ist allerdings die Anbindung vom Parkplatz aus uninteressant, weil Sehbehinderte und blinde Menschen nie alleine ohne Begleitung in ein Objekt dieser Größe gehen. Daher führt auch vom Parkhaus 3 kein adäquates taktiles System in den Terminal.

3.1.2. Parkhaus 3

Das Parkhaus 3 liegt westlich des Terminals Check – in 1. Es ist über eine Arkade direkt mit diesem verbunden. Das Parkhaus hat insgesamt acht Ebenen, davon liegen zwei unterhalb des Straßenniveaus und fünf oberhalb. In der Ebene Null befindet sich die Ein- und die Ausfahrt. Vier Behindertenparkplätze stehen in dieser Ebene

und 15 weitere in der Ebene 2, für ebenso viele Benutzer zur Verfügung. Diese Einrichtung ist in der ÖNORM B1600 gefordert. Als Zielvorgabe ist festgehalten, dass für fünfzig freie Parkplätze, ein Parkplatz für einen mobilitätseingeschränkten Menschen geschaffen werden muss. Auch das OIB – Harmonisierungskonzept gibt in seinen zielorientierten bautechnischen Anforderungen vor, dass Bauwerke so barrierefrei geplant und ausgeführt werden müssen, dass sie für Personen mit Behinderungen gefahrlos und tunlichst ohne fremde Hilfe zugänglich sind.¹² Diese Vorgabe findet sich ebenfalls in der Niederösterreichischen Bauordnung. Dazu gehört natürlich die Schaffung dieser entsprechenden Parkplätze. Konkret lauten die allgemeinen Bestimmungen des § 155 über die Anzahl der Stellplätze wie folgt:

(2) Bei den im § 118 angeführten Gebäuden ist von je angefangenen 50 Stellplätzen mindestens ein Stellplatz behindertengerecht auszuführen, soweit nicht aufgrund des besonderen Verwendungszwecks (z. B. Krankenanstalten, Kuranstalten) ein höherer Bedarf an Stellplätzen für behinderte Menschen erforderlich ist; bei Wohngebäuden nach § 122 ist mindestens ein behindertengerechter Stellplatz herzustellen.

*Die Stellplätze für Kraftfahrzeuge von behinderten Menschen müssen mindestens 3,50 m breit sein und sind zu kennzeichnen.*¹³

Die OIB Richtlinie 4 – Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit – erstellt einen Vorschlag zur Harmonisierung aller österreichischen Bauordnungen. Deren Punkt 8, barrierefreies Bauen, ist auf eine freiwillige Umsetzung durch die Länder und deren bestehender Bauordnungen fokussiert. Das Land Niederösterreich hat bisher keine Umsetzung durchgeführt, daher ist diese für Ausführungen am Flughafen nicht maßgeblich.¹⁴ In der OIB- Richtlinie 4 selbst, Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit, in der Ausgabe vom Okt. 2011 steht zu den Aufgaben folgender Wortlaut:

¹² Monika Klenovec: Design for all, Skripten Professional MBA Facility Management, S. 12

¹³ ÖNORM B 1600: Stellplätze für Personenkraftwagen von behinderten Menschen, Kap. 3.1.6.1, S. 8, 01.05.2005

¹⁴ Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landesinnung Bau; Niederösterreichische Bauordnung 1996: §47 Österreichisches Institut für Bautechnik, Z. 1,2,3,4: 30.11.2009

„Diese Richtlinie basiert auf den Beratungsergebnissen der von der Landesamtsdirektorenkonferenz zur Ausarbeitung eines Vorschlags zur Harmonisierung bautechnischer Vorschriften eingesetzten Länderexpertengruppe. Die Arbeit dieses Gremiums wurde vom OIB in Entsprechung des Auftrages der Landesamtsdirektorenkonferenz im Sinne des § 2 Abs. 2 Z. 3 der Statuten des OIB koordiniert und im Sachverständigenbeirat für bautechnische Richtlinien fortgeführt. Die Beschlussfassung der Richtlinie erfolgte gemäß § 8 Z. 12 der Statuten durch die Generalversammlung des OIB.

Alleiniger Maßstab für die Einrichtungen zur Barrierefreiheit am Flughafen ist die ÖNORM B 1600. In der ÖNORM B 1600 ist unter dem Kapitel 3.1.6 die Anzahl von Parkplätzen vorgegeben. Für öffentliche Bauten gilt grundsätzlich diese Norm und stellt daher die übergeordnete gesetzliche Grundlage dar. Darin wird folgende Feststellung getroffen:

3.1.6.1 Anzahl

Werden Stellplätze, Einstellplätze oder Garagen mit mehr als 5 Stellplätzen geschaffen, ist für die ersten 50 Stellplätze mindestens ein Stellplatz, für weitere je 50 angefangene Stellplätze ein weiterer Stellplatz für den Personenkraftwagen einer behinderten Person vorzusehen.¹⁵

Vergleicht man nun die Norm mit der Bauordnung wird man eine Übereinstimmung, aber auch die Überordnung der ÖNORM erkennen. Auch zur Erschließung und zur Ausführung der Parkplätze gibt es klare Vorgaben.

3.1.6.2 Lage und Ausführung

Der Behindertenstellplatz muss in der Nähe des barrierefrei erreichbaren Einganges (möglichst des Haupteinganges) oder eines entsprechenden Aufzuges angeordnet werden.

3.1.6.4 Breite

Die Breite des Behindertenstellplatzes muss mindestens 350 cm betragen.

¹⁵ Ö-Norm B 1600: Stellplätze für Personenkraftwagen von behinderten Menschen, Kap. 3.1.6.1, S. 8

Anmerkung: Bei mehreren Behindertenstellplätzen nebeneinander ist es zulässig, eine gemeinsame Aussteigefläche mit einer Breite von 120 cm anzuordnen, sofern diese durch eine deutliche Schraffur gekennzeichnet ist.¹⁶

Die Anzahl der vorhandenen Behindertenparkplätze im Parkhaus 3 auf der Ebene 0 beträgt zwölf, fünfzehn auf Ebene 2, die direkt in das Terminal führt. Rein formal betrachtet, entspricht das in Anlehnung auf die gesamte Anzahl von vorhandenen Parkplätzen, daher nicht der Norm. Auch die Ausführung selbst zeigt auf Ebene 0 nur drei explizit, mit blauem Piktogramm, gekennzeichnete auf. Ein weiterer Parkplatz bleibt nur den vorgegebenen Maßen nach, als solcher erkennbar. Jene in Ebene 2 sind normiert ausgeführt. Laut Aussage des für die Behindertenverbände am Flughafen als Koordinator tätigen Mitarbeiters, wurde diese Anzahl mit den Behindertenverbänden definiert und abgesegnet. Die Begründung für die Reduktion von Parkplätzen, liegt in der Definition der ÖNORM B 1600. Da der Flughafen keine Versammlungsstätte ist, sondern nur für jene mobilitätseingeschränkten Menschen vorsorgen muss, die mit eigenen Autos anreisen, scheint die Anzahl der vorhandenen Parkplätze ausreichend zu sein. Die Anzahl dieser Herrschaften, das wird auch durch die Interviews im Kapitel 6. belegt, ist überschaubar und bedingt keiner Erweiterung der vorhandenen Parkplätze.

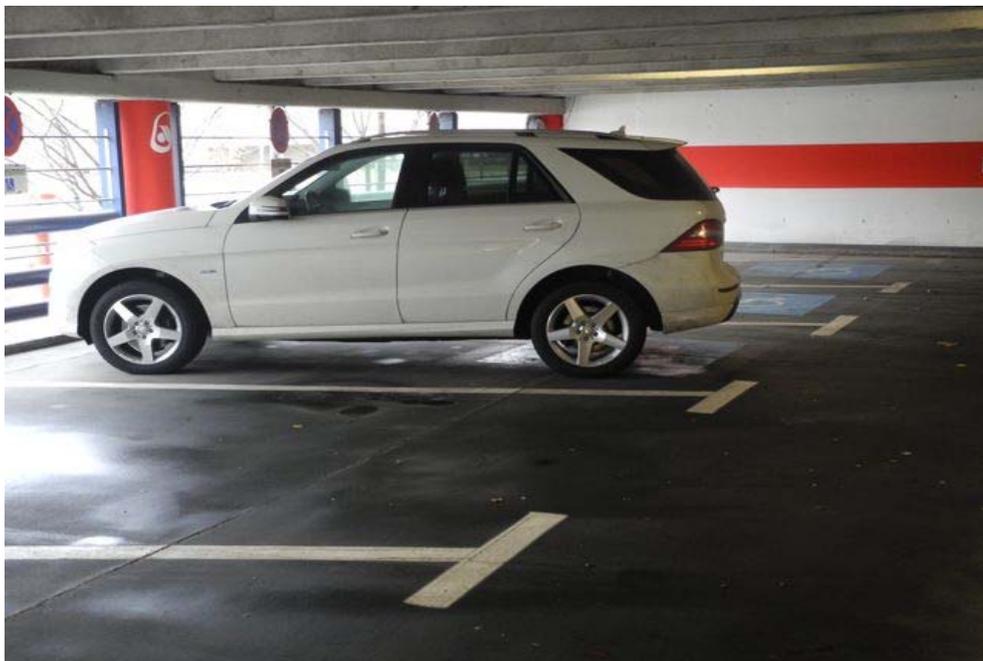


Abbildung 1: Behindertenparkplätze Parkhaus 3

¹⁶ Ö-Norm B 1600: wie vor, allerdings Kap. 3.1.6.2 und 4, S. 9

Die Erschließung des Terminals aus der Ebene 0 ist nur über Aufzüge zur Ebene 2 möglich. Sowohl die Anzahl von vier Aufzügen, als auch die Dimension entsprechen den Anforderungen der ÖNORM. Über die Ebene 2 ist der barrierefreie Zutritt zum Terminal Check - in 1 gewährleistet. Die weitere Erschließung zum neuen Terminal Check – in 3 gestaltet sich aus mehreren Gründen problematisch. Das sind zum einen weite Wege, die vor allem für gehbehinderte Personen, die ohne Rollstuhl unterwegs sind, kaum überbrückbare Strecken darstellen. Zusätzlich wird durch ein mangelhaftes Leitsystem die Führung zum Zielort eher verkompliziert, denn erleichtert. Das größte Problem stellt allerdings der äußerst gering dimensionierte Übergang aus dem ehemaligen Terminal 2 dar. Dieser Terminal dient aktuell keinem Abfertigungsprozess, sondern nur noch als Verbindungsstrecke zwischen den beiden Hauptterminals. Mehr dazu in diesem Kapitel unter Punkt b) Terminals.

3.1.3. Parkhaus 4

Das Parkhaus 4 ist das zuletzt errichtete und wurde in 2 Etappen gebaut. Bauteil 1 wurde 2004 und Bauteil 2 im Jahr 2008 in Betrieb genommen. Es liegt südlich des neu errichteten Terminals Check – in 3. In der ursprünglichen Ausführung, war die Umsetzung von exakt 40 Behindertenparkplätzen geplant. Dies entsprach exakt der ÖNORM B 1600, da das gesamte Fassungsvermögen dieses Baus 2000 Parkplätze, auf insgesamt sieben Ebenen, beträgt. Also wurde entsprechend fünfzig freien, ein Behindertenparkplatz ausgeführt. Diese wurden auf jeder Ebene, in entsprechender Anzahl berücksichtigt. Doch auch in diesem Parkhaus wurden einige Behindertenparkplätze rückgebaut. Der Verwendungszweck ist ein gänzlich anderer, wenn gleich ein sehr innovativer und dem Grundsatz nach nachahmenswert. Ein Behindertenparkplatz hat nun eine völlig anderwärtige Nutzungsmöglichkeit, nämlich jenen einer Stromtankstelle. Dies widerspricht zwar sowohl der Niederösterreichischen Bauordnung, als auch der ÖNORM, doch muss bei genauerer Betrachtung diese Innovation trotzdem begrüßt werden. Auch hier konnten, wie im Parkhaus 3, die Umbauten mit einem zu geringen Grad an Ausnutzung argumentiert und deshalb umgesetzt werden. Darüber hinaus schreibt die Bauordnung nicht vor, in jeder Ebene einen Parkplatz für Behinderte einzurichten. Ausschlaggebend sind *der*

voraussichtliche Bedarf der Benutzer und Besucher und der vorgesehene Verwendungszweck.¹⁷



Abbildung 2: Behindertenparkplätze Parkhaus 4

Die Anbindung an den Terminal ist auf mehreren Wegen umgesetzt. Die erste Erschließungsmöglichkeit erfolgt über einen unterirdischen Gang. Dieser führt über den Anschlussbahnhof, in die Ebene -1.



Abbildung 3: Glasmarkierung Schiebetüren Verbindungsgang

¹⁷ Niederösterreichische Bauordnung, § 155 Anzahl der Stellplätze, Abs. 3, 30.11.2009

In diesem Zugang zum Terminal zeigt ein gutes Beispiel, wie wichtig es speziell für Sehbehinderte ist, eine ersichtliche Markierung von Glasflächen vorzufinden. Wobei es extrem bedeutend ist, dass die Folie für die Glasmarkierung immer aus zwei stark zueinander kontrastierenden Farben besteht. Nur in dieser Ausführung ist sie auf Glas immer sichtbar. Der Vergleich zwischen ursprünglicher (rechts im Bild) und vereinbarter (mit den Behindertenverbänden) Glasmarkierung, zeigt jene beiden wesentlichen Punkte ganz deutlich auf. Die affichierten Satinato - Folienquadrate haben keine entsprechende Wirkung. Einerseits ist das grundsätzliche Erkennen des Glases als Fläche wichtig. Das andere, mindestens ebenso wichtige Detail ist jenes, zu erkennen, wo sich die Türe öffnet. Diese beiden Merkmale und deren Darstellung, sind aber für alle Menschen relevant. Somit ist die Markierung großer Glasflächen, entweder um ein Hindernis aufzuzeigen, oder als Leitsystem zu fungieren, ein außerordentlich gutes Beispiel für das Universal Design.

Für Sehschwache sind vor dem Übergang in den Bahnhofsbereich, fluoreszierende Streifen auf den Stufen angebracht, damit die Niveauunterschiede besser erkennbar sind. Diese Maßnahme wirkt im Wesentlichen bei Sehbehinderten, ist aber auch für alle anderen Benutzer der Wege von Vorteil.

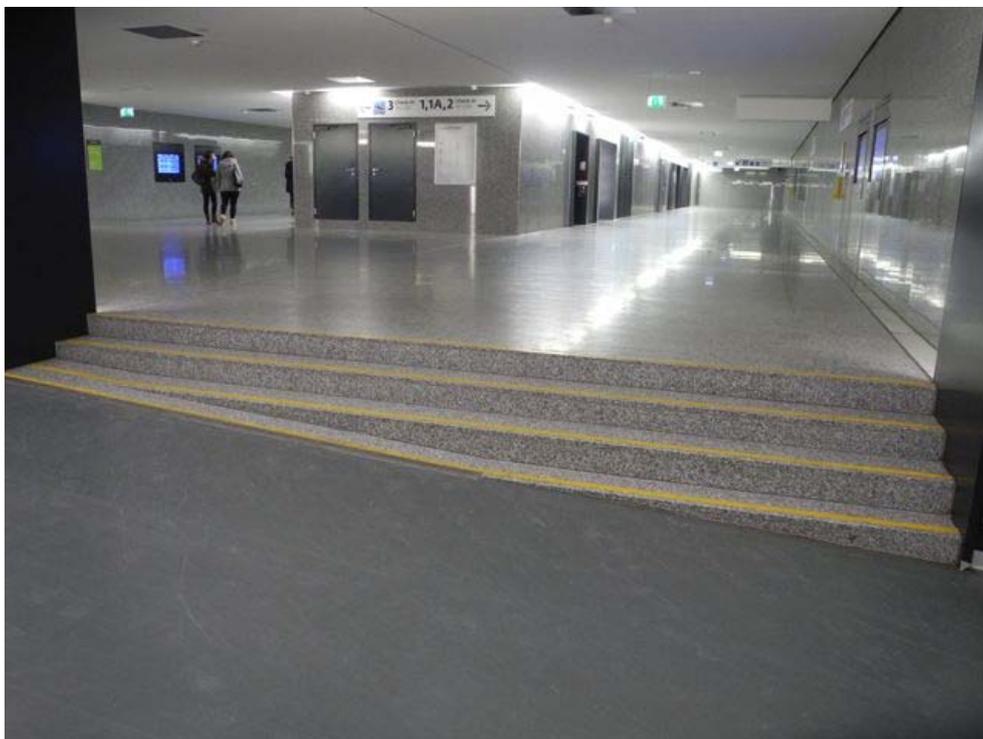


Abbildung 4: Bahnhofsbereich Leuchtstreifen Niveauunterschiede

Als Alternative zum unterirdischen Gang, ist die Erschließung des Terminals über die Freifläche zwischen diesem und dem Parkhaus 4 zu erreichen. Dieser Weg führt direkt in die Ebene 0, den Ankunftsbereich. Von dort aus kann auch die Ebene 1, wo die Check-in-Schalter sind, erreicht werden. Für beide Strecken gilt, dass das Erschließen des Gebäudes entweder über Rampen, oder über Aufzüge möglich ist. Die Gehwege und Gehsteige, sowohl innerhalb, als auch außerhalb des Parkhauses entsprechen den gängigen Normen. Sowohl was die Breite von 150 cm, als auch das Gefälle der Rampen, von nicht mehr als 6%, anlangt, wird die Norm eingehalten. Auch ist die Oberfläche der Wege mit entsprechend griffigen Belägen ausgeführt.¹⁸ Die Aufzugsanlagen selbst entsprechen in vollem Umfang der Norm. Das trifft sowohl auf die Maße der Aufzüge und der Bewegungsflächen davor, als auch auf die Bedienungselemente zu. Sie entsprechen der ÖNORM EN 81-70 und sind in taktile Beschriftung nach V 2105 ausgeführt, wie auch in erforderlicher Höhe angebracht. Für die Erreichung der Check-in-Schalter über den unterirdischen Gang, bleibt zur Überwindung der beiden Ebenen nur die Benutzung des Aufzugs aus der Ebene -1. Über die vorhandene Rampe in die Ebene 0 ist keine Erschließung möglich. Mehr dazu in diesem Kapitel unter Punkt b) Terminals.

3.2.Terminals

Der Flughafen Wien hat insgesamt drei im Betrieb befindliche Terminals. Der Terminal Check – in 1, welcher vor Errichtung des Skylink, der Hauptterminal war, den ehemals als Provisorium errichteten Terminal 1A für Low-Cost-Carrier (Anm. Billig – Fluglinien) und den neuen Terminal Check – in 3, ehemals Skylink benannt. Die Piers führen allerdings nur von den Terminals 1 und 3 weg. Der unter Denkmalschutz stehende Terminal 2, dient derzeit nur noch als Verbindungsweg zwischen den Terminals 1 und 3. Beide Bereiche sind aktuell so organisiert, dass die Check-in-Schalter der Fluglinien im jenem Terminal sind, wo direkt angeschlossen Pier und Gates und somit die Position des jeweiligen Flugzeugs zugeordnet ist. Damit werden die Verbindungen innerhalb des Flughafens nicht unnötig verlängert. Trotzdem sind die Wege, speziell aus und zu den Parkhäusern und -plätzen, sehr

¹⁸ ÖNORM B 1600, 3. Bauliche Außenanlagen, 3.1.1.1 Breite; 3.1.1.3 Längsgefälle, Ausgabe 2005-05-01

weit. Wenn ein Passagier die Entscheidung trifft im Parkhaus 3 zu parken und seinen Abflug aus dem Terminal 3 hat, wird er eine geraume Zeit für diese Strecke in Anspruch nehmen müssen. Aus diesem Bereich gibt es auch keinerlei automatische Förderbänder. Dazu kommt der Umstand, dass der Übergang zwischen den Terminals sehr schlecht beschildert und darüber hinaus verwinkelt ist, nachgerade ein Nadelöhr darstellt. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ist dieser Zugang noch eine Spur beschwerlicher. Der Umbau des Zugangs aus dem alten Terminal 2 in den Check – in 3, wird entsprechend der ÖNORM B 1600, behindertengerecht ausgeführt. Was bedeutet das konkret?

Laut ÖNORM B 1600 müssen horizontale Verbindungswege grundsätzlich stufenlos ausgeführt werden. *Unvermeidbare Niveauunterschiede müssen durch Rampen, durch Aufzüge oder andere Aufstiegshilfen, wie Hebebühnen, Schrägaufzüge etc. ausgeglichen werden.*¹⁹ Für Aufzüge gelten ergänzend zur ÖNORM EN 81-70 in öffentlich zugänglichen Bereichen, dass diese mit Behinderteneinrichtungen ausgestattet sein müssen. Vom Bedienelement abgesehen, muss z.B. ein Spiegel angebracht sein, der rückwärts fahrenden Rollstuhlfahrern die Sicht in die Bewegungsfläche vor dem Aufzug ermöglicht. Der Aufzug muss stufenlos erreichbar sein und bei bestehen einer Aufzugsgruppe, ist mindestens ein Aufzug gemäß ÖNORM B 1600, 3.2.4.3 auszuführen. *Aufzüge, Hebebühnen oder andere Aufstiegshilfen müssen die stufenlose Erreichbarkeit aller allgemein zugänglichen Nutzräume (auch Sanitärräume) ermöglichen und dürfen nicht durch Fahrtreppen oder Fahrsteige ersetzt werden.*²⁰

Beinahe optimal in beiden Terminalbereichen ist die Ausführung der Handläufe umgesetzt. Sie entsprechen in vollem Umfang den Anforderungen aus der ÖNORM B 1600. Sowohl die Ausführung, beidseitig mit einem Handlauf mit einem sicher umfassbaren, abgerundeten Querschnitt (Durchmesser 3,5 cm bis 4,5 cm) und in ihrer ganzen Länge ausgestattet, ist umgesetzt, als auch die, gegen das Unterlaufen mit dem Taststock zu sichernden, 40 cm weitergeführten Enden. Auch wurde jene Norm erfüllt, dass die *Handläufe in einer Höhe zwischen 90 cm und 100 cm anzubringen sind. Sofern einer in mehr als 90 cm Höhe montiert ist, hat ein zweiter*

¹⁹ ÖNORM B 1600: Kap. 3.2 Gebäude, Abs. 3.2.3.3 Ausführung, 01.05.2005

²⁰ ÖNORM B 1600: Kap. 3.2 Gebäude, Abs. 3.2.4.3 Aufzüge, 01.05.2005

*Handlauf in einer Höhe von 75 cm angeordnet zu sein.*²¹ Einzig jene Handläufe im Terminal 3, die in Nischen versenkt sind, weisen Mängel auf. Mehr dazu im späteren Kapitel 6.b., Ergebnisse aus Interviews.

Die bisher aufgezeigten Ausführungen betreffen beide Terminals in gleichem Maße. Die nachfolgenden Kapitelabsätze gehen auf die individuellen Ausprägungen zweier doch unterschiedlicher Bereiche ein. Diese Unterschiedlichkeit ist alleine aus der Tatsache des jeweiligen Errichtungszeitraumes gegeben.

3.2.1. Terminal Check – in 3

Der Terminal Check – in 3 wurde während der Jahre 2004 bis 2012 errichtet. Sein ursprüngliches Eröffnungsdatum war vor Beginn der Fußball EM in Österreich, im Juni 2008, geplant gewesen. Aus bereits zuvor genannten Gründen kam es immer wieder zu Verzögerungen, aber schließlich konnte unter enormer Anstrengung aller Beteiligten die offizielle Eröffnung im Juni 2012 stattfinden. Eine Baudauer von acht Jahren hätte aber auch den Vorteil bringen sollen, eine wesentlich bessere bauliche Umsetzung zu erreichen. Nicht nur neueste Entwicklungen könnten Platz greifen, nein, auch die nachträgliche Anpassung an jüngste Anforderungen und Normen wären möglich. Ob diese theoretische Annahme tatsächlich in die Praxis umgesetzt werden konnte, wird dieses Kapitel zeigen.

Die erste Möglichkeit der Erschließung erfolgt von außen über die Abflugrampe im Bereich der Check-in-Schalter 301 – 399. Hier befinden sich, direkt vor dem Terminaleingang drei Behindertenparkplätze, um vom Fahrzeug aus gesehen den kürzest möglichen Weg zum Serviceschalter zu gewährleisten. Sie stehen professionellen Unternehmen im Behindertentransport zur Verfügung und dienen einzig zum Ein- und Aussteigen, aber nicht zum permanenten Abstellen von Fahrzeugen. Laut der OIB – Richtlinie ist die Barrierefreie Stellplatzgröße für PKW bei Längsaufstellung 3,50 m x 6,50 m.²² Damit wird auch der ÖNORM B 1600 Rechnung getragen. In ihr sind explizit folgende Vorgaben angeführt:

Für die Benützung von Ein- und Ausstiegshilfen (Lifte und Rampen) sollten die

²¹ ÖNORM B 1600: Kap. 3.2 Gebäude, Abs. 3.2.4.1.3 Handlauf; 01.05.2005

²² OIB - Richtlinie 4, Kapitel 2.7.4 Barrierefreie Stellplatzgröße für PKW, Ausgabe Oktober 2011

benötigten Bewegungsflächen durch zielführende Vorkehrungen seitlich und hinter dem Fahrzeug freigehalten werden. Die Anordnung mindestens einer solchen Stellfläche sollte vor allen öffentlichen Einrichtungen in der Nähe des barrierefreien Eingangs vorgesehen werden, wenn der Zufahrts- und Vorplatzbereich zumindest das Ausmaß der Bewegungsfläche aufweist.²³

Der Zugang in den Terminal wurde bereits nachträglich verändert. Die ehemals als Drehtüren ausgeführten Ein- bzw. Ausgänge, wurden in Schiebetoranlagen umgebaut. Trotzdem die Eröffnung des Terminals erst eineinhalb Jahre zurück liegt, sind einige notwendige Umbauten unumgänglich, da sie nicht der ÖNORM B 1600 entsprechen. Im Eingangsbereich zu den Check-in-Schaltern 301-399 ist der Notausgang als Flügeltür mit Paniköffnung ausgeführt. Diese Konstruktion muss geändert werden, denn als Fluchtweg für Rollstuhlfahrer ist sie nicht geeignet, da der höchstzulässige Kraftaufwand von 25 Newton übertroffen wird.



Abbildung 5: Fluchttüre Terminal Check-in 3

²³ ÖNORM B 1600: Kap. 3.2 Gebäude, Abs. 3.1.7 Ein- und Ausstiegsplätze für Kleinbusse

Zusätzlich muss am Weg zu den Check-in-Schaltern und der Zuführung zum Mobilitätsschalter, das taktile Leitsystem abgeändert werden, da lt. ÖNORM V 2102-1 im Kreuzungsbereich die Anschlüsse immer im 90° Winkel aufeinander treffen müssen. Ebenfalls nachzurüsten ist ein Aufmerksamkeitsfeld, da ein Richtungswechsel an dieser Kreuzung stattfindet, der angezeigt werden muss.



Abbildung 6: Taktiles Bodenleitsystem

Die ÖNORM V 2102-1 ist bei der Kennzeichnung von Wegen mit taktilen Bodeninformationen für sehbehinderte und blinde Menschen anzuwenden. Taktile Bodeninformationen sind überall dort erforderlich, wo sehbehinderte und blinde Menschen mit den vorhandenen Anlagen und Baulichkeiten keine ihren Fähigkeiten zugängliche verlässliche Informationen erhalten, um unabhängige, selbstständige und eigenverantwortliche Entscheidungen sicher treffen zu können.²⁴

Es ist auch möglich die Erschließung nicht direkt über die Abflugrampe, sondern über den Taxizufahrtsplatz nach dem Parkhaus 4 zu beginnen. Vor dem Zutritt in den Terminalbereich, führt eine offene Rampe darauf zu. Sie ist mit nicht mehr als 6%

²⁴ ÖNORM V 2102-1 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen - Taktile Bodeninformationen, Wien (AS prn, 2010-01-08)

Gefälle bzw. Steigung ausgeführt. Der Benutzer kommt in einer Zwischenebene an, von der entweder eine Rolltreppe und Stufen nach unten, in die Ebene 0, oder ein einziger Aufzug und Stufen in die Ebene 1, nach oben führen. Für Rollstuhlfahrer ist also, sofern diese die Ebene 0 ansteuern möchten, nur der Umweg über die Ebene 1 offen. Erschwerend ist die Tatsache, dass der zur Verfügung stehende Lift keine wirklich optimale Lösung für Rollstuhlfahrer darstellt. Er darf nicht alleine bedient werden, da es schon vorkam, dass Rollstuhlfahrer in Panik gerieten. Der Lift weist weder Spiegel an der Vorder- noch der Rückwand auf, um die Sicht nach rückwärts zu ermöglichen. Für die Anzahl an Passagieren, die diese Stelle passieren, entspricht die Dimensionierung nur einem Mindestmaß. Da es der einzige Aufzug in diesem Nadelöhr ist, wird er auch von nicht mobilitätsbeeinträchtigten Passagieren, insbesondere mit Gepäck, frequentiert. Es kommt daher dort zu langen Wartezeiten. Alleine der Zufahrtsweg zum Lift in Ebene 1 ist eine Einbahn, wo es beim Zusammentreffen von Rollstuhlfahrern und Passagieren mit Gepäck, aufgrund der geringen Breite des Ganges, zu langen Staus kommen kann. Dieses Problem ist offenkundig und bekannt. Nach Aussage des Behindertenbeauftragten wird dieses Nadelöhr noch heuer beseitigt. (PS.: Bei der Schlussfassung dieser Arbeit, waren die Arbeiten bereits begonnen worden.)

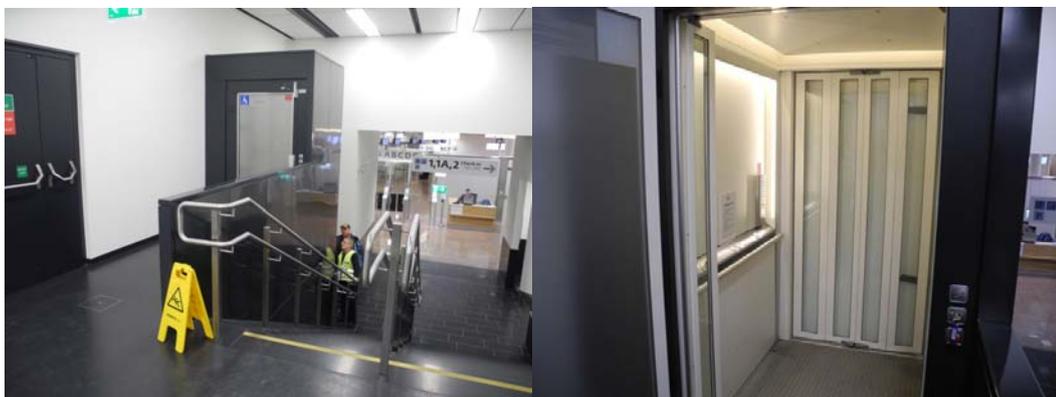


Abbildung 7: Lift Zwischenebene nach Ebene 1

Der andere Weg der Erschließung erfolgt über den Bahnhof in die Ebene 0 des Terminals. Kommt der Passagier die Stufen herauf, was für sehbehinderte Reisende eine durchaus mögliche Variante darstellt, stößt er auf das taktile Leitsystem. Hierbei ist an den Aufgängen eine, den Intentionen widersprechende Ausführung vorhanden. Aufmerksamkeitsfelder sollen anzeigen, dass eine Kreuzung und damit die Möglichkeit zur Richtungsänderung vorhanden sind. Vor Stiegen, die einen

Ebenenwechsel darstellen, ist daher ein Noppenfeld nicht sinnvoller Weise angebracht. Hier hört entweder eine gerade Ebene auf, auf der ein geführter Weg existiert, oder es beginnt ein solcher.²⁵



Abbildung 8: Taktiles Bodensystem vor Stufen

Kurz vor dem Zugang in den Terminalbereich, sind parallel zum Bodenleitsystem Leuchtstreifen festgeklebt. Diese sind vorerst im Testversuch dort angebracht. Eingefräste Leitsysteme sind für Sehbehinderte nicht ausreichend kontrastierend. Die Spiegelungen durch die Beleuchtung, stellen eine extreme Erschwernis dar. Sehbehinderte können dadurch komplett die Orientierung verlieren, daher sollen zukünftig diese reflektierenden Orientierungslinien zusätzlich angebracht werden.

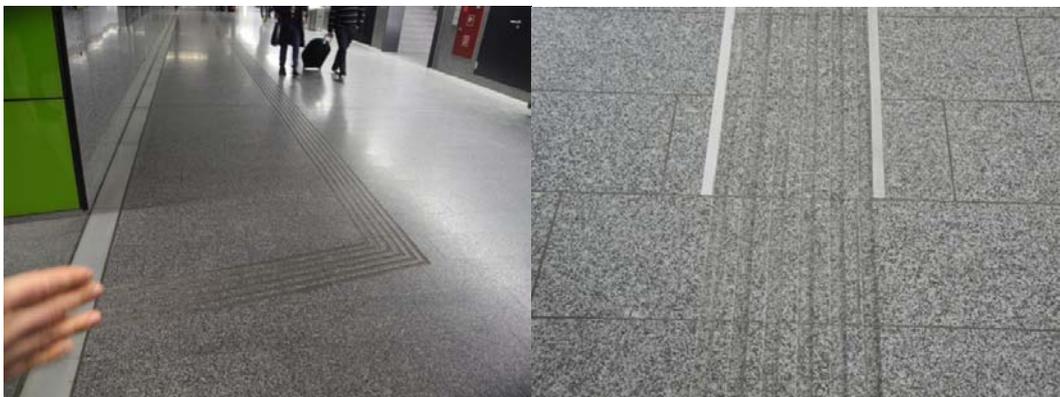


Abbildung 9: Taktiles Leitsystem Markierung

Die beiden Rampen, die aus dem Bahnhofsbereich, direkt oder über den Verbindungsgang, in die Ankunftshalle führen, überschreiten ein Längsgefälle von 6%. In der ÖNORM steht dazu: „Sind aus technischen Gründen bei Um- oder Zubauten 6 % (ca. 3,5°) nicht ausführbar, dürfen diese mit einem Längsgefälle bis

²⁵ ÖNORM V 2102-1: Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen; Taktile Bodeninformationen, Ausgabe 2003 06 01

max. 10 % (ca. 5,5°) ausgeführt werden.“²⁶ Da die Errichtung dieser Rampen im Zuge des Terminalbaus erfolgte konnte man sich darauf nicht beziehen. Es wurde auch auf die weiteren Vorgaben in diesem Kapitel der ÖNORM nicht geachtet: „Bei einem Längsgefälle von mehr als 4 % sind Rampen in Abständen von maximal 10 m mit horizontalen Zwischenpodeste auszuführen, die mit einer Länge von 120 cm bis 150 cm Norm das Gefälle unterbrechen.“²⁷ Dieser Normvorgabe wurde also offensichtlich bereits im Zuge der Planung keine Beachtung geschenkt. Ein nachträglicher Umbau der Rampen kommt aufgrund der Gesamtkonstruktion, aber noch vielmehr aus den begleitenden logistischen Maßnahmen und natürlich aus Kostengründen überhaupt nicht in Betracht. Auch gibt es keine sonstigen Möglichkeiten, die irgendeine Änderung in Richtung Benutzung durch Rollstuhlfahrer wahrscheinlich sein ließe. Daher wird diese Rampe wohl so bestehen bleiben und weiterhin nicht der Barrierefreiheit entsprechen.

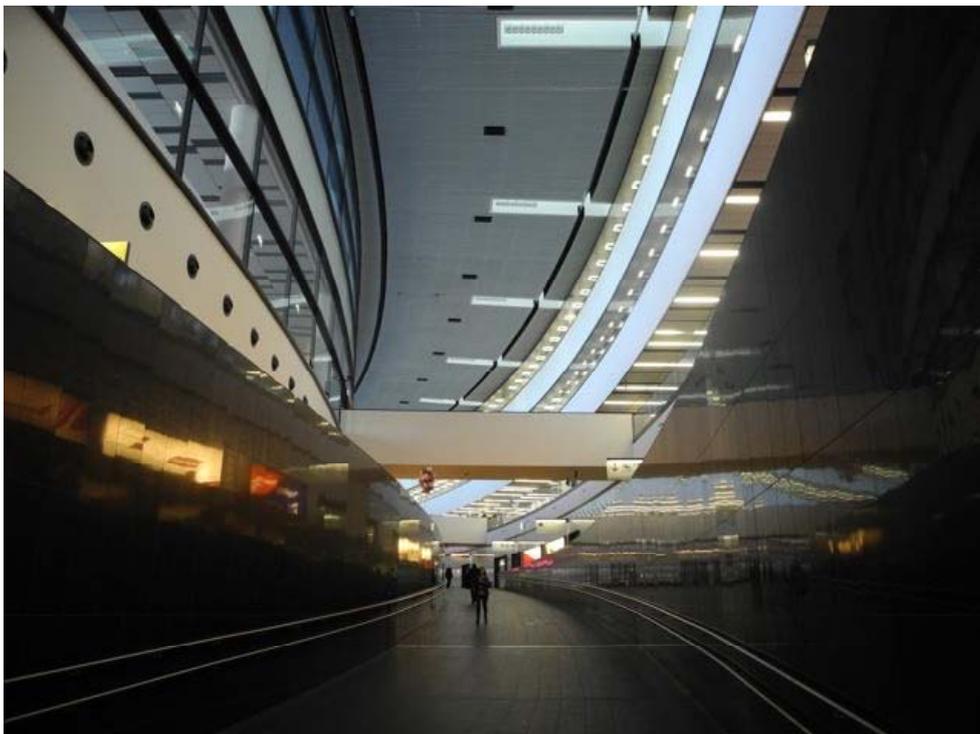


Abbildung 10: Rampe Terminal 3

Stattdessen wurden zwei Aufzüge zwischen Ebene 0 und 1, zur Überbrückung des Niveaus installiert. Doch diese beiden Aufzüge sind permanent überlastet. Also wurde nach Alternativen gesucht. Ein Lift, der für den internen Bedarf gedacht war

²⁶ ÖNORM B 1600: Kap. 3.1 Außenanlagen, Abs. 3.1.5.2. Längsgefälle

²⁷ ÖNORM B 1600: Kap. 3.1 Außenanlagen, Abs. 3.1.5.2. Längsgefälle

und über vier Stockwerke führt, ist nun so programmiert, dass er nur zwischen den Ebenen 0 und 1 fährt.

Im Zuge der bisherigen Stuserhebung, wurden zur Überbrückung der Ebenen im Terminal nur Rampen und Aufzüge besprochen. Es gibt aber auch für nicht motorisch behinderte Menschen Rolltreppen oder Rollbänder und Stiegen, um die unterschiedlichen Niveauunterschiede zu überwinden. Zur Benutzung dieser Anlagen benötigt ein Sehbehinderter oder Blinder die Handläufe als Orientierung, besonders vor und nach den Stufen. Die Weiterführung der Handläufe am Anfang und am Ende des Stiegenlaufs, muss dem Niveau des Bodens folgen. Damit werden den Benutzern das Ende der Stufen und der Übergang in eine ebene Fläche angezeigt. Wie bereits erwähnt, sind die große Mehrzahl der Handläufe im Terminal entsprechend der ÖNORM B 1600 ausgeführt. Der Trend moderne Handläufe in einer Wand zu integrieren, wurde allerdings auch im Terminal 3 umgesetzt. Dazu gibt es keine Definition zur Ausführung. In der Norm steht unter dem Kapitel 3.2.4.1.3 nur, dass der Handlauf mit einem sicher umfassbaren, abgerundeten Querschnitt (Durchmesser 3,5 cm bis 4,5 cm) ausgestattet sein muss. Der Wandabstand ist mit mindestens 4 cm angegeben. Durch die Tieferlegung des Handlaufs in eine Nische, kann es zu Problemen kommen. Auch wenn das Profil des Handlaufs selbst der Norm entspricht, kann beim Einhängen am Handlauf, durch den geringen Abstand zwischen diesem und der Nischenkante, der Arm zwischen Profil und Kante eingezwängt werden. Blinde gehen mit normaler Geschwindigkeit, was in solchen Fällen auch zu Verletzungen führen kann.



Abbildung 11: Handlauf in Nische

Die nächsten Abschnitte widmen sich der visuellen Anzeige im Terminal. Derzeit bestehen Aussagen, dass vor allem für sehbehinderte Menschen, aktuell kein ausreichend praktikables Leitsystem existiert. Die Leuchtkästen, in welchen die visualisierten Pläne als Explosionszeichnung dargestellt werden, weisen genau jenen Grad an Spiegelung aus, der es für Sehbehinderte Menschen unmöglich macht, Details zu erkennen. Die Graphiken sind zu klein ausgeführt und farblich kaum voneinander zu unterscheiden. Auch die Folien zur Anzeige an den Glasfronten der Fassade sind aufgrund ihrer Einfärbigkeit kaum zu erkennen. Laut Aussage der Behindertenvertreter werden sowohl diese in kontrastierender Farbe gestaltet werden, als auch die bessere Visualisierung noch 2014 erfolgen. Die Entwürfe dazu existieren bereits, und die Umsetzung wird dem Terminal Check - in 3 ein besseres Erscheinungsbild geben. Die Verortung wird dadurch besser werden und die Pläne damit konform gehen.



Abbildung 12: Visuelles Leitsystem

Ein weiterer Punkt zum Leitsystem und dessen visualisierter Darstellung, ist die Ausführung der Monitore für die Anzeigen der Start- und Landezeiten. Auch sie ist derzeit im Terminal 3 noch nicht optimal gelöst. Sie sind weder so annäherbar, dass

man sie mit der Lupe anschauen kann, noch sind Größe und Kontraste der Schriftart ausreichend. Außerdem sind die Bildschirme zu hoch und im Querformat montiert, womit die Schriftgröße kleiner ist. Das stellt auch für Rollstuhlfahrer, aber natürlich auch für alle anderen Passagiere, die eine Sehschwäche haben, Probleme dar. Daran kann wieder erkannt werden, dass Forderungen der Behindertenverbände natürlich für die Gesamtheit aller Reisenden, Vorteile bringen können. Universal Design also in bester Umsetzung! Im Terminal 1 wurden bereits jene Änderungen, die im Gegensatz im Terminal 3 dazu noch offen sind, durchgeführt. Dabei wurden die Bildschirme im Hochformat angeordnet und die Oberflächen der Glasfronten sind aus entspiegeltem Glas.



Abbildung 13: Monitore Terminal Check – in 3

3.2.2. Terminal Check – in 1

Der Terminal 1 wurde bereits in den Jahren 1992 bis 1994 errichtet. Seither gab es einige Umbauten und Veränderungen, die nicht nur aufgrund wirtschaftlicher Entwicklung und den damit einhergehenden Notwendigkeiten erfolgten, sondern auch aus Gründen der Anpassung an geänderte Normen. Ganz gleich, ob diese baulicher oder gesetzlicher Natur waren, mussten sie umgesetzt werden. Im Kapitel zum Terminal 3 wurden Änderungen erwähnt, die sich aus solchen Gründen, also der

Anpassung an Normen ergeben haben. Die Arbeit mit den Vertretern der Behindertenverbände zeigte daher umgehend Wirkung. Im bereits seit langen im Betrieb befindlichen Terminal, konnten Veränderungen aus wirtschaftlicher Sicht, weil die Abnutzung an der Immobilie in manchen Bereichen bereits klar ersichtlich war, den Eigentümern gegenüber besser argumentiert werden. Dadurch konnte auch eine rasche und mit klarer Deutlichkeit sichtbare Sanierung umgesetzt werden. Gemeinsam mit den Eigentümervvertretern wurden auch die neuen Hinweismonitore entwickelt, die auch im neuen Terminal 3 nachgerüstet werden sollen.



Abbildung 14: Hinweismonitor Terminal Check – in 1

Auch die Check-in-Schalter wurden im Terminal 1 den Anforderungen der Behindertenverbände angepasst.

"Barrierefreiheit" ist so zu verstehen, dass Menschen mit Behinderungen jener Zugang ermöglicht wird, der sie auf gleiche Weise berechtigt, an der physischen Umwelt, dem Verkehr, der Informations- und Kommunikationstechnologie und deren Systemen (IKT), sowie anderen Einrichtungen und Dienstleistungen teil zu haben".²⁸

²⁸ Europäischen Behindertenstrategie 2010-2020: Kap. 2 Zielsetzungen und Aktionen, Abs. 2.1 Handlungsfelder, Zugänglichkeit; 15.11.2010

Das zeigt sich auch im Status der Check-in-Schalter. Sie divergieren mit jenen der neu errichteten Schalter im Terminal 3. Eine detaillierte Beschreibung zur geforderten Ausführung folgt im Absatz c) Check – In.

Eine weitere sehr wichtige, aber meist unbetrachtete Einrichtung sind die sanitären Anlagen im gesamten Flughafen. Anhand des Terminals 1, das wie bereits erwähnt in den Jahren 1992 bis 1994 errichtet worden war, wird nun die Ausführung dieser Örtlichkeiten betrachtet. Vor dem Jahr 2012 waren die sanitären Bereiche, trotz immer wiederkehrender kurzfristiger Sanierungsmaßnahmen, in einem teils sehr schlechten Zustand. Es ist dokumentiert, dass sämtliche Anlagen im Jahr 2012 generalsaniert und behindertengerecht ausgeführt wurden. Die WC- Anlage im Bereich der Arkade, also des Übergangs zwischen Parkhaus 3 und Terminal 1 wird einer genaueren Betrachtung unterzogen. Sie besteht aus separierten Damen-, Herren- und Behinderten – WC und deckt somit die Anforderung ab, dass *in jedem Gebäude zum ständigen oder vorübergehenden Aufenthalt von Menschen, in jedem Geschöß mindestens ein barrierefreies WC vorhanden sein muss, welches entsprechend gekennzeichnet zu sein hat.*²⁹ Weitere Festlegungen, die das Kapitel Sanitärräume betreffen sind die Öffnungsrichtung der Türe und deren Ausstattung mit einem europaweit gültigen Schließsystem. Ebenso die Bewegungsflächen im ausreichenden Ausmaß und die Befahrbarkeit mit Rollstühlen und damit die Vorgabe einer genügend großen Raumfläche. Für die Ausführung der Sanitäreanlage selbst, wird im Kapitel 3.2.5.3.1 Barrierefreier WC-Raum, jedes Maß vorgegeben, damit eine problemlose Benutzung dieser Örtlichkeit sicher gestellt ist. Hier in wird z.B. vorgegeben, dass im WC-Raum eine Bewegungsfläche für den Rollstuhl von mindestens 150 cm Durchmesser sichergestellt sein muss, wobei eine Unterfahrbarkeit des Handwaschbeckens bis maximal 20 cm Tiefe miteinbezogen werden kann.³⁰ In diesem Kapitel der ÖNORM B 1600 werden die weitere Vorgaben zur Ausstattung, beginnend mit dem WC-Sitz, dem Waschbecken und den Haltegriffen, ausreichend beschrieben. Über die Anzahl, Ausführung und Anbringung der Alarm- und Informationssysteme, wird im Kapitel 4.2.4 ausreichend informiert. Der in diesem Kapitel dargestellte Sanitärbereich für Behinderte, ist mit

²⁹ ÖNORM B 1600: Kap. 3.2.5 Sanitärräume; Abs. 5.1 Anordnung von barrierefreien WC-Räumen,

³⁰ ÖNORM B 1600: Kap. 3.2.5 Sanitärräume; Abs. 5.3 Mindestanforderung an einen WC-Raum, 01.05.2005

vier Notruf - Alarmierungsmöglichkeiten und einer eigenen Gegensprechanlage, die lt. ÖNORM kein Standard ist, ausgestattet.³¹

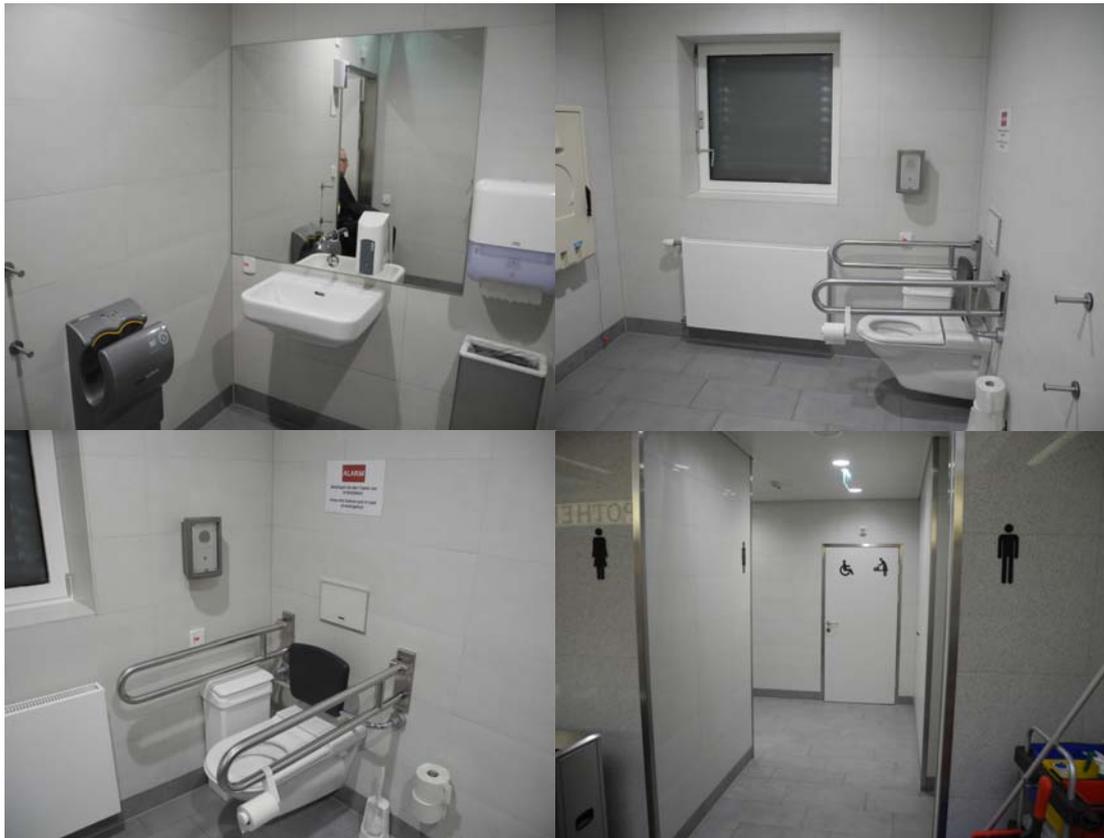


Abbildung 15: WC - Anlage Terminal 1

3.3. Check – in

Die Ausführung der Check-in-Schalter ist in den beiden Terminals 1 und 3 derzeit noch unterschiedlich. Eine Begründung dafür, findet sich vor allem in der intensiven Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden. Der Großteil der Anforderungen, wurde seitens des Flughafens bereits umgesetzt. Damit konnten für mobilitätsbehinderte Reisende bereits wesentliche Verbesserungen erzielt werden. Zur Unterstützung im Terminal gibt es den speziell ausgeführten Mobilitätsschalter. Eine weitere besondere Einrichtung sind die so genannten Special – Assistance - Schalter. Alle drei dieser unterschiedlichen Schalter werden nun im Detail behandelt. Ein Check-in-Schalter am Flughafen sollte so konstruiert sein, dass Informationen aus jeder Position, von jeder/m Reisenden, gelesen werden können. Im Terminal Check-in 3 sind die Informationen zu den Airlines hinter dem Schalter, an der

³¹ ÖNORM B 1600: Kap. 4.2. Orientierungssysteme und Beleuchtung; Abs. 4 Alarm- und Informationssysteme; 01.05.2005

rückwärtigen Wand, angebracht. Das entspricht nicht den Zielsetzungen der Behindertenverbände, denn damit ist kein Zugang ermöglicht, der sicherstellt, auf gleiche Weise an der Informations- und Kommunikationstechnologie teilzunehmen, weil sowohl für sehbehinderten, als auch mobilitätseingeschränkte Menschen, eine unzureichende Entfernung gegeben ist.



Abbildung 16: Check-in-Schalter Terminal 3

Ganz anders sind die Schalter im Terminal Check-in 1 ausgeführt. Hier wurde der Forderung einiger Behindertenverbände bereits Rechnung getragen, und die Bildschirme so angebracht, dass sie sich in derselben Fluchtlinie mit den Schalterpulten befinden.



Abbildung 17: Check-in-Schalter Terminal 1

Eine sehr spezielle Form von Check-in-Schaltern sind die Mobilitätsschalter. Sie dienen als Anlaufstelle für alle Menschen, die Hilfe benötigen, um sich am Flughafen zu Recht zu finden. Hier wird auch das am Flughafen eingerichtete Rollstuhlservice vermittelt. Speziell sind auch die Anlagen, die für Seh- und Hörbehinderte eingerichtet wurden, aber an denen natürlich auch Menschen im Rollstuhl Unterstützung für ihre Anliegen finden. Dafür wurden besondere Vorkehrungen getroffen, die sich an den Vorgaben der Europäischen Kommission orientieren.



Abbildung 18: Mobilitätsschalter mit Telefon

Eine wortgetreue Festlegung auf spezifische Ausstattungsmerkmale oder Einrichtungen findet sich darin nicht. Hier wird vor allem eine globale Umsetzung definiert.

„Die Hilfeleistungen auf den Flughäfen, die in dem unter den Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates liegen, sollten behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unter anderem in die Lage versetzen, von einem als solchen ausgewiesenen Ankunftsort auf dem Flughafen zu einem Luftfahrzeug und von dem Luftfahrzeug zu einem als solchen ausgewiesenen Abfahrtsort auf dem Flughafen zu gelangen, einschließlich an und von Bord zu gehen. Diese Orte sollten zumindest an den Haupteingängen der Abfertigungsgebäude, in Bereichen mit Abfertigungsschaltern, in Fernbahnhöfen, Stadtbahnhöfen und U-Bahnhöfen, an Bushaltestellen, an Taxiständen und anderen Haltepunkten sowie auf den Flughafenparkplätzen ausgewiesen werden. Die Hilfe sollte so organisiert sein, dass Unterbrechungen und Verzögerungen vermieden werden, wobei in der ganzen Gemeinschaft unabhängig vom Flughafen und

*Luftfahrtunternehmen ein hoher, gleichwertiger Standard gewährleistet sein sollte und die Mittel bestmöglich genutzt werden sollten.*³²

Auch in der ÖNORM B 1600 findet sich kein konkreter Absatz, der auf die Einrichtung von zumindest einem solchen Schalter pro Flughafen hinweist. Es ist jedoch allgemein Usus an Flughäfen, dass ein Mobilitätsschalter möglichst mittig im Hauptterminal des Flughafens und in unmittelbarer Nähe zu den Parkplätzen der Behindertentransporte positioniert wird. So kann der Passagier vom Fahrtendienst an das taktile Leitsystem übergeben werden und zum Schalter gelangen. *Der Sicht- und Sprechkontakt muss barrierefrei möglich sein (Augenhöhe mindestens 80 cm). Im Schalterbereich muss ein mindestens 80 cm breiter, 70 cm hoch unterfahrbarer Bereich mit einer Pulshöhe von maximal 85 cm vorhanden sein.*³³



Abbildung 19: Mobilitätsschalter/Special – Assistance - Schalter

Ebenso müssen taktile Bodeninformationen gemäß ÖNORM V 2102-1 zu diesen Schaltern führen. Dieser Norm wurde entsprochen. Betrachtet man allerdings diese Ausführung, kann man feststellen, dass das Aufmerksamkeitsquadrat vor dem

³² VERORDNUNG (EG) Nr. 1107/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

³³ ÖNORM B 1600: Absatz 4.4.5.1 Ausführung der Informations- und Servicestellen

Mobilitätsschalter nicht notwendig wäre. Da das taktile Leitsystem am Hilfsschalter endet, keine Kreuzung stattfindet, ist die Kennzeichnung nicht notwendig.

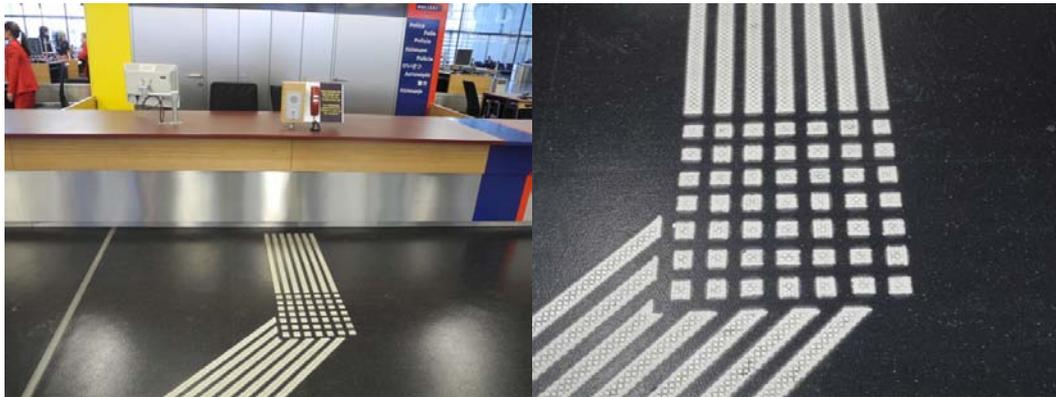


Abbildung 20: Taktiles Leitsystem Mobilitätsschalter

Für hörbehinderte Menschen müssen spezielle, ihren Bedürfnissen angebrachte Hilfsmittel vorhanden sein. Laut ÖNORM B 1600 ist folgendes festgelegt:

„Für Hörbehinderte mit Hörhilfen müssen geeignete Vorkehrungen (induktive Höranlagen, Steckdose für Hörhilfsmittel u.dgl.) getroffen werden. Bei der Ausführung von induktiven Höranlagen sind diese zu kennzeichnen, die ÖVE EN 60118-4 ist zu beachten. Die Bedienungselemente sind gemäß 4.1.1 einzurichten.“³⁴

Der letzte zu betrachtende Check-in-Schalter ist der so genannte Special - Assistance - Schalter. Dieser ist ein von der Fluglinie betriebener Schalter, der den mobilitätsbeeinträchtigten Passagieren hilft jene Aufgaben zu erleichtern, die ihnen beim Einstieg in das Flugzeug erwachsen.

„Ein Luftfahrtunternehmen leistet einem behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität, die von einem unter diese Verordnung fallenden Flughafen abfliegt, auf einem solchen ankommt oder einen solchen im Transit benutzt, die in Anhang II genannte Hilfe ohne Aufpreis, sofern die betreffende Person die in Artikel 7 Absätze 1, 2 und 4 genannten Bedingungen erfüllt“.³⁵

³⁴ ÖNORM B 1600: Absatz 4.1.1 Ausführung der Informations- und Servicestellen

³⁵ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität Artikel 10 Hilfeleistung von Luftfahrtunternehmen

Das beginnt mit der Gepäckübernahme, dessen Verladung, die Übernahme des Rollstuhls ins Flugzeug, dessen Transport und bereits vorausschauend das Prozedere bei der Ankunft am Zielflughafen. Diese Schalter wurden ebenfalls alle auf eine maximale Pulthöhe von 85 cm gesenkt. Der unterfahrbare Bereich mit einer Höhe von 70 cm, entspricht damit der gleichen Ausführung, wie jene des Mobilitätsschalters. Die sonstige Ausstattung, wie z.B. die Förderbänder oder das visuelle Anzeigesystem zu den Flugdaten entsprechen exakt jener Ausführung anderer Check-in-Schalter. Einzig die Anzeige der exakten Flugdaten sind auf dem Monitor über dem Schalter nicht angegeben. Da nur der Home – Carrier (AUA) einen Schalter betreibt, der aber allen Passagieren zu Hilfe ist, ist das nicht möglich.



Abbildung 21: Special - Assistance - Schalter

3.4. Sicherheitskontrolle

In der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, sind speziell im Absatz 2 wesentliche Sicherheitsthemen angeschnitten. Dabei heißt es, dass behinderten Menschen und Personen nur dann ein Flug verwehrt werden darf, wenn „... die Beförderung aus den gesetzlich festgelegten Sicherheitsgründen, aber

nicht wegen ihrer Behinderung,“ nicht stattfinden kann. Daher haben sich Luftfahrtunternehmen, ihre Erfüllungsgehilfen und Reiseunternehmen

„... vor der Annahme einer Buchung von behinderten Menschen oder von Personen mit eingeschränkter Mobilität im Rahmen des Möglichen nach besten Kräften zu bemühen und zu prüfen, ob ein begründeter Sicherheitsgrund besteht, der eine Mitnahme dieser Personen auf den entsprechenden Flügen verhindern würde.“³⁶

Der Prozess der Sicherheitsüberprüfung findet daher in der beinahe selben Abfolge statt, wie bei den Sicherheitschecks anderer Passagiere. Gepäck und persönliche Gegenstände werden über die Förderbänder durch die Röntgenstraße geschickt. Einzig Rollstuhlfahrer werden über eine Vereinzelnung in den Transitbereich geleitet. Die Kontrolle der Rollstühle, aber auch von Gehhilfen wird mit Handgeräten durchgeführt.

3.5. Piers

Im Pier F auf der Ebene 1 des Terminals Check – in 3, befindet sich der Schengen – Bereich. Ab hier finden Sehbehinderte und Blinde kein taktils Leitsystem mehr vor. Dies ist in der Tatsache begründet, dass die meisten behinderten Menschen, sofern sie alleine reisen, bereits im weitläufigen Areal des Terminals, am Mobilitätsschalter Hilfe anfordern, um zum gewünschten Gate und somit zum Flugzeug, zu kommen. Ein taktils Leitsystem kann grundsätzlich den Verlauf eines Weges anzeigen, aber keine Örtlichkeit in ihrer spezifischen Ausprägung. Weder ein Gate, noch ein Geschäft, gleich ob es ein Lokal oder ein Shop ist, kann von einem taktilen System benannt werden. Das bedeutet für die relevanten Passagiere generell, dass keine örtliche Namensbenennung durch ein taktils Leitsystem ersetzt werden kann. Einzig durch die Unterstützung von Begleitern können diese Informationen erhalten werden. Die Wege für mobilitätseingeschränkte Menschen, seien sie im Rollstuhl oder mit sonstigen Gehilfen unterwegs, sind aufgrund der Pierlänge von beinahe vierhundert

³⁶ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, Art. 80, Abs.2

Meter eine ziemliche Herausforderung. Die Rollbänder können nicht von allen benutzt werden, daher ist jedem Reisenden angeraten, vorab Hilfe beim Mobilitätsschalter anzufordern. Der unter einer Tochterfirma am Flughafen Wien betriebene Rollstuhlservice, unterstützt jeden Passagier im Fall einer Gehbehinderung. Die Buchung dafür kann bereits über die Homepage des Flughafens stattfinden.

Verlässt ein Reisender den Flughafen in Richtung Non - Schengen, muss er in die Ebene 3, den Pier G, wechseln. Beim Zutritt findet die Passkontrolle am Sicherheitsschalter statt. Die Wege dahinter sind ausreichend breit, aber mitunter durch ihre extremen Längen sehr mühsam. Rollbänder sind hier nicht vorhanden. Jedoch sind die Strecken zu den einzelnen Wartezonen durch ein gutes Logistiksystem relativ kurz gehalten. Der Zutritt zu den Gates selbst ist meist nur ein Wechsel in die Ebene 1 auf gleicher Position. Für Rollstuhlfahrer ist eine eigene Zufahrt über einen Lift vorhanden. Diese Aufzüge sind ausreichend breit konstruiert, um den Anforderungen der ÖNORM B 1600 zu entsprechen. In der Norm heißt es, *„Das Innere des Fahrkorbes gemäß ÖNORM EN 81-70:2003, Typ 2 muss eine Breite von mindestens 110 cm und eine Tiefe von mindestens 140 cm aufweisen. Bei diesen Abmessungen muss die Tür an der Schmalseite angeordnet sein.“*³⁷ In den Kojen der Zollbeamten sind elektrische Öffnungs- und Schließmechanismen vorhanden, die beim Zutritt eines Rollstuhlfahrers in den Non - Schengen – Bereich, eine Zufahrtsmöglichkeit neben der Koje des Diensthabenden öffnen. Auf diese Art und Weise gelangt der Rollstuhlfahrer in den Transitbereich. Im Gegensatz zu den Mobilitäts- und Special - Assistance - Schaltern, kann die Pulthöhe bei den Zollsaltern, aus Sicherheitsgründen nicht tiefer gesetzt werden. Da aber die meisten Rollstuhlfahrer vom Rollstuhlservice begleitet werden, stellt das in den wenigsten Fällen ein Problem dar.

Bei der Ankunft im Non – Schengen – Bereich, wird jeder Passagier in die Ebene 2 geleitet. Dieser wird auch von Reisenden frequentiert, die hier nach einer Zwischenlandung auf ihre Anschlussflüge warten. In diese Ebene haben viele Passagiere aufgrund der schmalen Gänge, die schlauchig zu den verwinkelten Kojen der Polizei führen das subjektive Gefühl von Enge. Da die Kojen längsseitig, also

³⁷ ÖNORM B 1600: 3.2.4.3.2 Fahrkorbabmessungen, Seite 14, 01.05.2005

eigentlich parallel nach hinten verlaufend und nicht breitseitig angebracht sind, haben wahrscheinlich die Nutzer subjektiv gesehen am meisten Probleme damit. Für Rollstuhlfahrer ergeben sich aus dieser Positionierung keine Probleme.

3.6. Gates

Die Gates haben für die Wartezeit bis zum Boarding eigene Aufenthaltsbereiche für behinderte Menschen. Dazu gibt es aus den Interviews auch Aussagen, dass das einer „Ghettoisierung“ gleich käme. Diese Ansicht wird aber nur von einem geringen Teil der Menschen vertreten. Andere sehen dadurch den Vorteil, dass damit ihre bevorzugte Behandlung beim Einstieg in das Flugzeug wesentlich effizienter unterstützt werden kann. Die Unterstützung durch den Special – Assistance endet erst im Flugzeug.

4. Gesetzliche Grundlagen

In diesem Kapitel werden nochmals die wesentlichen nationalen und bilateralen Übereinkommen aufgelistet, die Grundlage für derzeit gültige Normen, Ordnungen und Vorschriften sind, um eine für alle Benutzer barrierefreie Erschließung eines öffentlichen Gebäudes zu ermöglichen. Die meisten davon haben rechtsverbindlichen Charakter, existieren als zwischenstaatliche Verträge, internationale oder nationale Gesetze, sowie als administrative Verordnungen und Bescheide. Aus allen wurde in den vorangegangenen Kapiteln bereits zitiert, hier wird nochmals auf deren Entstehung und Entwicklung eingegangen.

4.1. UN-Behindertenrechtskonvention

engl.: Convention on the Rights of Persons with Disabilities;

Entstehung 13. Dezember 2006 - Inkrafttreten: 3. Mai 2008

Vertragstyp: Multinational; Rechtsmaterie: Menschenrechte;

Unterzeichnung von 158 Staaten; Ratifikation³⁸ von 141 Staaten; Europäische Gemeinschaft: formal confirmation (23. Dezember 2010) Österreich: Ratifikation (26. Oktober 2008)³⁹

Der wesentliche Inhalt und die Grundsätze der Konvention sind neben dem allgemeinen Recht auf Leben, die konkrete Wahrung der Menschenrechte für die Lebenssituation behinderter Menschen, um ihnen die gleichberechtigte Teilhabe bzw. Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Konkret schließen die Grundsätze folgende Rechte mit ein:

- a) die Achtung der dem Menschen innewohnenden Würde, seiner individuellen Autonomie, einschließlich der Freiheit, eigene Entscheidungen zu treffen, sowie seiner Unabhängigkeit;*
- b) die Nichtdiskriminierung;*
- c) die volle und wirksame Teilhabe an der Gesellschaft und Einbeziehung in die Gesellschaft;*
- d) die Achtung vor der Unterschiedlichkeit von Menschen mit Behinderungen und die Akzeptanz dieser Menschen als Teil der menschlichen Vielfalt und der Menschheit;*
- e) die Chancengleichheit;*
- f) die Zugänglichkeit;*
- g) die Gleichberechtigung von Mann und Frau*
- h) die Achtung vor den sich entwickelnden Fähigkeiten von Kindern mit Behinderungen und die Achtung ihres Rechts auf Wahrung ihrer Identität.⁴⁰*

Wesentlich in dieser Thematik ist die Inklusion.⁴¹ Damit nimmt die Konvention Abstand von einer Behindertenpolitik der Fürsorge und des Ausgleichs

³⁸ Wikipedia: Die Ratifikation ist die völkerrechtlich verbindliche Erklärung des Abschlusses eines völkerrechtlichen Vertrages durch die Vertragsparteien. Diese geschieht durch das Organ der jeweiligen Vertragspartei, das diese nach außen vertritt, in der Regel das jeweilige Staatsoberhaupt; 28. Jänner 2014

³⁹ Wikipedia: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen; 23. Jänner 2014

⁴⁰ Wikipedia: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen; Art. 3; 23. Jänner 2014

⁴¹ Wikipedia: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen; Art. 30; 23. Jänner 2014

gedachter Defizite. Es geht darum, allen Menschen von vornherein die Teilnahme an allen gesellschaftlichen Aktivitäten auf allen Ebenen und in vollem Umfang zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass alle gesellschaftlichen Bereiche für die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen entsprechend gestaltet sein müssen. Es soll nicht Aufgabe der Menschen mit Behinderungen sein, sich anzupassen. Die Sicherstellung behindertengerechter Infrastruktur ist das Ziel.

Viele Hindernisse unter denen Menschen mit Behinderungen leiden, hängen mit physischen oder mentalen Barrieren zusammen. Deren Überwindung verlangt breit angelegte staatliche und gesellschaftliche Anstrengungen und auch die Bereitschaft zur Übernahme der zur Umsetzung notwendigen Kosten.⁴²

Basierend auf der UN – Behindertenkonvention hat mit der Ratifizierung auch die Europäische Union ein äquivalentes Regelwerk erarbeitet und festgelegt.

4.2. EU-Flughafenverordnung

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität sollen Menschen mit Behinderung vergleichbare Flugreisemöglichkeiten wie andere Bürger auch haben. Ihnen ist entsprechend ihren besonderen Bedürfnissen auf den Flughäfen sowie an Bord der Maschinen unter entsprechendem Personaleinsatz sowie der Gestaltung der Infrastruktur die notwendige Hilfe zu gewähren. Die Betroffenen sollen im Interesse der sozialen Integration die Hilfen ohne zusätzliche Kosten erhalten.⁴³

In welcher Form hat Österreich auf diese internationalen Konventionen reagiert? Wie sieht konkret die Umsetzung dazu in der österreichischen Rechtsmaterie aus?

Interessenvertretungen der Behindertenbewegung hatten von der Bundesregierung

⁴² Wikipedia: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen; Inklusion; 23. Jänner 2014

⁴³ Agentur Barrierefrei: Europaweite Bestimmungen; 19. Juli 2010

einen konkreten Aktionsplan zur Umsetzung der definierten Rechte der Menschen mit Behinderungen verlangt. Am 24. Juli 2012 wurde vom Ministerrat der "Nationale Aktionsplan 2012-2020" (Strategie der österreichischen Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention - Inklusion als Menschenrecht und Auftrag) beschlossen. Das Sozialministerium hat einen Ausschuss bestellt, in dem unter Teilnahme von Interessenvertretungen und anderen Experten Berichte über den Stand der Realisierung der Rechte erstellt werden (siehe Punkt c. Gesetze, Verordnungen).

4.3. Gesetze, Verordnungen

Welche nationalen Gesetze und Verordnungen haben für die Umsetzung des „Universal Designs“ auf einem Flughafen im Allgemeinen und speziell auf jenem in Wien – Schwechat Relevanz? Seit dem 17. Mai 1990 existiert das 283. Bundesgesetz: Bundesbehindertengesetz – BBG in Österreich. Darin wird allgemein die Beratung, Betreuung und besondere Hilfe für behinderte Menschen beschlossen. Das BGBl. Nr. 283/1990⁴⁴ geht in mehreren Abschnitten auf behinderte Menschen ein.

Im Abschnitt I wird die *KOORDINIERUNG DER MASSNAHMEN ZUR REHABILITATION BEHINDERTER MENSCHEN* festgelegt.

Im Abschnitt II wird der *BUNDESBEHINDERTENRAT* implementiert, dessen Hauptaufgaben die Beratung zur Behindertenpolitik, die Abgabe von Gutachten und die Unterstützung des Ministers bei der Koordinierung von Maßnahmen sind. Daran kann man erkennen, dass diese damals geschaffenen Maßnahmen am eigentlichen Ziel, nämlich eine Plattform für Behinderte zu schaffen, vorbeigingen. Die Unterstützung des Ministers scheint keine adäquate Handlung zu sein.

Im Abschnitt III werden zur *AUSKUNFT, BERATUNG UND BETREUUNG* von diversen Sozialeinrichtungen, Festlegungen getroffen.

Im Abschnitt IV wird über *BESONDERE HILFE FÜR BEHINDERTE MENSCHEN* referiert. Dabei geht es ausschließlich um die Erlangung formaler Fördermittel, aber nicht um aktive Unterstützung zur Selbständigkeit.

⁴⁴ RIS: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Bundesbehindertengesetz, letzte Änderung BGBl. 138/2013, Fassung vom 23.02.2014

Im Abschnitt V wird der Status des behinderten Menschen von Behördenseite mit dem *BEHINDERTENPASS* legitimiert.

In den Abschnitten VII und VIII werden weitere ergänzende Unterstützungsmöglichkeiten gesetzlich verankert, darunter fallen *FAHRPREISERMÄSSIGUNGEN* und *ORGANISATORISCHE UND ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN* zur Gebührenfreiheit.

Was aus diesem Gesetz klar ersichtlich ist, ist die Konzentration auf Unterstützung mit Schwerpunkt auf finanzielle Aspekte, somit eine passive, weil damit nur bedingt die heutigen Ziele der Selbständigkeit im öffentlichen Raum unterstützt werden. Mit Umsetzung der UN – Behindertenkonvention und der Mitteilung der Kommission an das europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zur Europäischen Behindertenstrategie 2010-2020, wurde ein anderer Weg eingeschlagen. Damit wurde auch in Österreich die Konzentration auf aktive Unterstützung gelegt.

Festgelegt findet sich das im § 13 Monitoringausschuss des BBG:

§ 13. (1) Zur Wahrnehmung der Aufgaben gemäß § 8 Abs. 2 Z 4 ist ein Ausschuss zur Überwachung der UN-Konvention „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (Monitoringausschuss) zu bilden. Seine Mitglieder und Ersatzmitglieder werden vom Bundesminister für Soziales und Konsumentenschutz bestellt, die in den Z 1 bis 4 genannten Mitglieder (Ersatzmitglieder) unter Bedachtnahme auf die Vorschläge der in § 10 Abs. 1 Z 6 genannten Dachorganisation.

(1) Dem Ausschuss gehören an:

- 1. vier Vertreter der organisierten Menschen mit Behinderung,*
- 2. ein Vertreter einer anerkannten im Bereich der Menschenrechte tätigen gemeinnützigen Nichtregierungsorganisation*
- 3. ein Vertreter einer anerkannten im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit tätigen gemeinnützigen Nichtregierungsorganisation,*
- 4. ein Experte aus dem Bereich der wissenschaftlichen Lehre als stimmberechtigte Mitglieder sowie je ein Vertreter des Bundesministeriums für Soziales und Konsumentenschutz sowie des jeweils betroffenen Ressorts oder obersten Organs der Vollziehung mit beratender Stimme.*

- (2) Dem Ausschuss obliegt es,
1. dem Bundesbehindertenbeirat regelmäßig über seine Beratungen zu berichten,
 2. im Einzelfall Stellungnahmen von Organen der Verwaltung einzuholen,
 3. Empfehlungen und Stellungnahmen betreffend die Rechte von Menschen mit Behinderungen im Zusammenhang mit Angelegenheiten im Sinne des § 8 Abs. 2 Z 4 gegenüber dem Bundesbehindertenbeirat abzugeben,
- (3) Die Mitglieder des Ausschusses sind in ihrer Tätigkeit unabhängig und an keine Weisungen gebunden.⁴⁵

Das Gesetz weist noch weitere Absätze auf, die formale Abläufe und organisatorische Maßnahmen festlegen. Im Absatz (8) wird ausdrücklich auf die „...Grundsatzgesetzgebungskompetenz des Bundes...“ verwiesen, allerdings mit dem konkreten Zusatz, „... dem Art. 33 der UN-Konvention zu entsprechen.“⁴⁶

Seit dem 13. Dezember 2006 ist das *Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz - BGStG)* in Rechtsdurchsetzung.

„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.“⁴⁷

Damit wird impliziert, dass jede Maßnahme, die einer Person mit Behinderung hilft, ihr eigenbestimmtes Leben, egal ob im Job oder in der Freizeit, zu unterstützen, gegen Diskriminierung gerichtet ist. Die dafür aufzuwendenden Mittel sind so zu prüfen, dass die notwendigen wirtschaftlichen Aufwendungen, gegen die allgemeinen Vorteile aus den getroffenen Maßnahmen abgewogen werden müssen. Das wird auch im §6. Unverhältnismäßige Belastungen deutlich dargestellt. In den Abschnitten (1) bis (5) finden sich dazu folgende Gesetzestexte:

⁴⁵ BIZEPS Info Online: BBG: § 13 Monitoringausschuss, BGBl. I Nr. 81/2010; 05.06.2012

⁴⁶ BIZEPS Info Online: BBG: § 13 Monitoringausschuss, BGBl. I Nr. 81/2010; Abs.(8) 01.02.2014

⁴⁷ Jusline: BGStG §1: Gesetzesziel, 01.02.2014

„(1)Eine mittelbare Diskriminierung im Sinne von § 5 Abs. 2 liegt nicht vor, wenn die Beseitigung von Bedingungen, die eine Benachteiligung begründen, insbesondere von Barrieren, rechtswidrig oder wegen unverhältnismäßiger Belastungen unzumutbar wäre.

(2)Bei der Prüfung, ob Belastungen unverhältnismäßig sind, sind insbesondere zu berücksichtigen:

1. der mit der Beseitigung der die Benachteiligung begründenden Bedingungen verbundene Aufwand,
2. die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der eine Diskriminierung bestreitenden Partei,
3. Förderungen aus öffentlichen Mitteln für die entsprechenden Maßnahmen,
5. die Auswirkung der Benachteiligung auf die allgemeinen Interessen des durch dieses Gesetz geschützten Personenkreises,.....

(3) Erweist sich die Beseitigung von Bedingungen, die eine Benachteiligung begründen, als unverhältnismäßige Belastung im Sinne des Abs. 1, liegt dann eine Diskriminierung vor, wenn verabsäumt wurde, durch zumutbare Maßnahmen zumindest eine maßgebliche Verbesserung der Situation der betroffenen Person im Sinne einer größtmöglichen Annäherung an eine Gleichbehandlung zu bewirken.....

(4) Bei der Beurteilung des Vorliegens einer mittelbaren Diskriminierung durch Barrieren ist auch zu prüfen, ob einschlägige auf den gegenständlichen Fall anwendbare Rechtsvorschriften zur Barrierefreiheit vorliegen und ob und inwieweit diese eingehalten wurden.

(5) 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. ⁴⁸

Für die tatsächliche Umsetzung aller in den Gesetzen festgelegten und notwendigen Gleichheitsgrundsätze ist die NÖ Bauordnung das Regelwerk. Allerdings muss

⁴⁸ Jusline: BGStG §6: Unverhältnismäßige Belastungen, 01.02.2014

festgestellt werden, dass sich hierin die Regeln nur auf sehr allgemeine bauliche Festlegungen beziehen.

Im § 43 *Allgemeine Ausführung*, findet sich unter *Ziffer 6. Abschnitt 3* der Hinweis, dass „...*bei wesentlichen Anforderungen, auf Kinder, Kranke, Behinderte und Senioren besonderer Bedacht zu nehmen ist.*“⁴⁹

Erst die *Niederösterreichische Bautechnikverordnung, 4. Teil, Sondervorschriften für bestimmte Bauwerke*, weist explizit auf die Barrierefreiheit in Bauwerken hin. Im 18. Abschnitt, *Barrierefreie Gestaltung von Bauwerken*, findet sich unter einigen Paragraphen die explizite Vorgabe zur Umsetzung der barrierefreien Ausführung in öffentlichen Gebäuden.

Der § 118 Allgemeines, bezieht sich auf Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs und auf Bauwerke für größere Menschenansammlungen; unter den § 119 bis 121 werden detaillierte Ausführungsvorgaben festgelegt.⁵⁰ Im § 123 wird darauf verwiesen, dass für *Zubauten und Abänderungen von Bauwerken die Bestimmungen der §§ 119 bis 122(*der §122 bezieht sich nur auf Wohnhäuser) insoweit nicht gelten, als unverhältnismäßige Mehrkosten entstehen würden.*⁵¹

Als letzte Gesetzesmaterie muss bei Bauherren, wie dem Flughafen, auch das Bundesvergabegesetz angeführt werden. Es ist für die Umsetzung der Planung und der baulichen Gestaltung von nicht unwesentlicher Bedeutung.

4.4. Richtlinien

OIB Richtlinie (Österreichisches Institut für Bautechnik)

In den meisten österreichischen Bundesländern wirkt diese Richtlinie in die föderalistische Bauordnung ein. Das gilt allerdings nicht für jene von Niederösterreich und Salzburg. In diesen beiden Bundesländern konnte das eigentliche Ziel der OIB- Richtlinie⁵², die Harmonisierung der neun

⁴⁹ NÖ Bauordnung 1996: § 43 Allgemeine Ausführung, wesentliche Anforderungen, 30.11.2009

⁵⁰ NÖ Bautechnikverordnung 1997: §119 Eingänge, Stiegen und Aufzüge; §120 Gänge und Türen; §121 Klosette, 30.11.2009

⁵¹ NÖ Bautechnikverordnung 1997: §123 Zubauten und Abänderungen, 30.11.2009

⁵² NÖ Bauordnung 1996: § 47 Österreichisches Institut für Bautechnik, 30.11.2009

unterschiedlichen Bauordnungen, bisher nicht übernommen werden. Denn nimmt ein Bundesland die Richtlinie in seine Bauordnung auf, wirkt die Harmonisierung auf die Umsetzung. Damit wird im Grundsatz die Barrierefreiheit in der jeweiligen Bauordnung verankert. Derzeit kann durch die föderalistische Gesetzgebung jede Bauordnung unterschiedlich definiert werden, was zu lokalen Abweichungen und de facto die Harmonisierung ad absurdum führt. 2014 soll ein neuer Versuch zur Harmonisierung getroffen werden. Schwachpunkt ist jedoch, dass keine genaue Spezifikation festgelegt, sondern nur auf allgemeine Normen verwiesen wird. Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und die UN - Konvention wird als Referenz genannt, trotzdem verstößt die österreichische Bauordnung dagegen. Konformität wäre nur dann tatsächlich gegeben, wenn barrierefrei gebaut wird.

4.5.Normen

Die ÖNORM B 1600 hat die alleinige Kompetenz in Sachen Ausführung der Barrierefreiheit. Sie wurde und wird auch weiterhin, für sämtliche im Detail ausgeführten baulichen Maßnahmen zum barrierefreien Zugang am Flughafen, als Regelwerk gelten. Die B 1600 ist mit sämtlichen anderen, für detaillierte Ausführungen dargestellten ÖNORMEN verantwortlich, dass es barrierefreie Zugänge, taktile Leitsysteme und in unterschiedlicher Ausprägung vorhandene Hilfen für sämtliche Behinderungen und Beeinträchtigungen gibt, denen Menschen ausgesetzt sein können.

Wie diese Ausführungen wirken und ob es Verbesserungen geben soll, wurde in der Umfrage und den Interviews des nachfolgenden Kapitels ermittelt.

5. Fragebogen Flughafen

Welche Art von Behinderung haben Sie?

Motorisch	Blindheit	Gehörlos	Sonstige
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

1. Anfahrt

(Bitte führen Sie die Bewertung der einzelnen Fragen auf einer Skala von 1 – 10 durch. Die Zahl 1 entspricht vollständiger Selbständigkeit, die Zahl 10 bedeutet eine permanente Unterstützung in allen Abläufen.)

Wie haben Sie den Flughafen erreicht?

Bahn

selbständig	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	mit Unterstützung
-------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------------

Bus

selbständig	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Mit Unterstützung
-------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------------

Auto

selbständig	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	mit Unterstützung
-------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------------

Zur detaillierten Bewertung ergänzen Sie bitte folgende Fragen bei c. Auto:

Welche Art der Unterstützung gab es? Privat oder Fahrdienst

Wo haben Sie geparkt?

Bitte nennen Sie den Parkplatz.

2. Zugang

Wurde der barrierefreie Zugang ausreichend kommuniziert?

Konnte selbständig zugehen

einfach	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	beschwerlich
---------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	--------------

Musste kurzfristig Unterstützung annehmen

kaum	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	permanent
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-----------

3. Check – In

Wie haben Sie das einchecken erledigt?

Bequem von zu Hause aus

einfach	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	schwierig
---------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-----------

Beim Self Check – In Automat

einfach	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	schwierig
---------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-----------

Beim Mobilitäts/Special Assistent Schalter

ratsam	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	unbedingt
--------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-----------

Wie wurde Ihr Gepäck aufgegeben?

Von mir selbst

problemlos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	schwierig
------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-----------

Mit Unterstützung

Begleitung	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Fremde
------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	--------

Wurde Ihnen jemals ein Flug verweigert?

grundlos

Noch nie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	oftmals
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---------

aus Sicherheitsgründen

Noch nie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	oftmals
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---------

4. Sicherheitskontrolle

Wie empfanden sie die Abwicklung der Sicherheitskontrolle?

Personen- und Hilfsmittelkontrolle

professionell	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	unprofessionell
---------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-----------------

Kam es zur Abnahme von Gegenständen Ihres täglichen Bedarfes

Noch nie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sehr häufig
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

Kam es zu Übergriffen persönlicher Natur

Noch nie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sehr häufig
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

5. Serviceeinrichtungen

Haben sie Serviceangebote am Flughafen angenommen?

Ja, entsprechend meiner Behinderung

kaum	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	vollständig
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

Innerhalb welchen Bereiches: bis Check-In, Transit, Gate, Flugzeug

kaum	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	vollständig
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

Auch für persönliche Bedürfnisse, z. B. Einkäufe etc.

Noch nie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sehr häufig
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

Einstieg Flugzeug

Wie wurden sie unterstützt?

Separater Zugang

kaum	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	vollständig
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

Besonderer Service

kaum	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	vollständig
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

Wurde auf Ihre Bedürfnisse Rücksicht genommen?

kaum	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	vollständig
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

Herzlichen Dank für Ihre Zeit und Ihr Bemühen!

5.1. Ergebnisse der Fragebogenauswertung

Die Auswertung des 2. Fragebogens erfolgte nach derselben Vorgehensweise, wie bei jener des ersten Fragebogens. Allerdings gilt auch hier, dass das Ergebnis aufgrund der Rücklaufquote keine statistische Relevanz hat.

Der Rücklauf war gering, die Auswertung jedoch hat sehr eindeutige Ergebnisse gebracht. Die rückgesendeten Fragebögen kamen ausschließlich von motorisch beeinträchtigten Menschen.

Frage 1: Anfahrt

Für die Anfahrt wurde von 50% ein professioneller Fahrtendienst gewählt. 25% nutzten die Bahn zur Anreise. Die restlichen 25% das eigene Fahrzeug, das im Parkhaus abgestellt wurde. Aus diesem Ergebnis kann darauf geschlossen werden, dass die Reduktion der Behindertenparkplätze in den beiden Parkhäusern eine nachvollziehbare Berechtigung hat.

Frage 2: Zugang

75% konnten ohne Probleme den Terminal erreichen. Damit lässt sich klar darstellen, dass die Zufahrt über die Behindertenparkplätze vor dem Terminal und über die Parkhäuser, für die weitere Erschließung des Terminals kein Problem darstellt. Einzig die verbleibenden 25%, die mit der Bahn angereist waren, mussten Unterstützung annehmen.

Frage 3: Check – In

Alle nahmen die Serviceleistungen des Mobilitäts- und des Special – Assistant – Schalters an. Die Gepäckaufgabe stellte für keinen Reisenden ein Problem dar. Auch die Frage, ob jemals ein Flug verweigert wurde, konnte von allen 100% mit nein beantwortet werden.

Frage 4: Sicherheitskontrolle

Hier gibt es ebenfalls eine ganz eindeutige Aussage – kein mobilitätsbeeinträchtigter Reisender konnte bisher ein unprofessionelles Verhalten der ausführenden Mannschaft feststellen.

Frage 5: Serviceeinrichtungen

Auch hier gibt es eine gleich lautende Aussage aus der Befragung. Sämtliche Serviceleistungen innerhalb des Flughafens, also der formale Prozess zwischen dem Einchecken und dem Boarding, werden von allen Passagieren angenommen. Nur die Abdeckung persönlicher Dienstleistungen, also z.B. Einkäufe, wird nicht als Service angenommen.

Frage 6: Einstieg Flugzeug

Hier ist die Übereinstimmung in den Aussagen nahezu 100%, da alle Möglichkeiten der Unterstützung seitens der Fluglinien angenommen werden.

Als Conclusio der Befragung kann festgehalten werden, dass alle Leistungen angenommen und zur Zufriedenheit aller Reisenden ausgeführt werden.

5.2. Ergebnisse aus Interviews

Da die Ergebnisse aus den Fragebögen, aufgrund der geringen Rücklaufquote, keine statistisch relevanten Aussagen zuließen, galt es in einem nächsten Schritt eine erweiterte Interpretation, zu den Aussagen der Befragten zu finden. Dazu wurden weiterführenden Interviews mit einigen Vertretern der Stakeholder, mit Augenmerk auf die Fragebögen, geführt. Als erster wurde jener Mitarbeiter des Flughafens interviewt, der als Betroffener mitwirkt, die Gruppe der motorisch mobilitätseingeschränkten Menschen in ihren Anliegen zu unterstützen.

„Die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen wurde unter Einbindung aller Behindertenverbände vorangetrieben. Aus meiner Sicht war diese Vorgehensweise die einzig Richtige. Mein Zutun zur Umsetzung war die permanente Präsenz am Arbeitsplatz und die konsequente Einforderung von Gesprächen mit den Verantwortlichen am Flughafen bis hin zum Vorstand. Vor allem die Einhaltung der B 1600 ist mir ein Anliegen, dadurch konnte vieles erreicht werden. Hindernisse, die nach den ersten Begehungen offenkundig geworden waren, konnten sukzessive beseitigt werden und was noch wichtiger ist, werden auch zukünftig in die normierten und damit geeignete Ausführungen umgebaut bzw. geändert. Es war auch sehr wichtig die Unterschiede in den Anforderungen der jeweiligen Verbände zu

beachten. Eine taktile Bodenmarkierung dient den sehbehinderten und blinden Menschen. Für Rollstuhlfahrer ist diese System irrelevant. Die barrierefreie Zufahrt über geeignete Rampen und in Aufzügen zu Erschließung des Terminals, ist wiederum ein sehr spezifisches Bedürfnis von motorisch mobilitätseingeschränkten Passagieren. Für Menschen mit MS kann beides von Bedeutung sein. Wichtig für alle sind ein gut erkennbares Leitsystem und eine geeignete Hilfestellung in Form des Mobilitätsschalters. Die dort angebotene Unterstützung ist wesentlich. Sie gewährt einem behinderten Menschen erst die Möglichkeit, sich am Flughafen zu bewegen. Die Schnittstelle zum Special – Assistance – Schalter der Airline ist der nächste Schritt, um eine Reise auch tatsächlich antreten zu können. In all den Jahren, die ich als Flugreisender unterwegs bin, habe ich noch nie ein Problem gehabt, wurde mir noch nie ein Flug untersagt. Ich denke, dass liegt daran, dass die Fluglinien hier sehr engagiert sind. Einzig die Auslegung der EU – Verordnung 1107 durch eine Airline, kann Probleme schaffen. Ich meine, dass bewegt sich aber im 1% Bereich, und vor allem dann, wenn ein Passagier sich nicht selbst versorgen kann. Abschließend möchte ich feststellen, dass trotz aller Unstimmigkeiten, die es bei der Gestaltung des Check – in 3 gegeben hat, sehr viele Gruppen von z.B. Behindertensportorganisationen, die zu Wettkämpfen reisen oder von diesen kommen, den Flughafen Wien als Umsteigeflughafen wählen, weil der Komfort und die Einrichtungen hier wirklich sehr gut sind.“

Als nächstes wurde eine Vertreterin des BSVÖ, Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich, interviewt. Dieses Gespräch dauerte mehrere Stunden und war auf viele offene, aber auch bereits erledigte Punkte, zur Barrierefreiheit fokussiert. Am Ende des Gesprächs wurde noch auf einige Fragen der Umfrage eingegangen.

„Das Hauptproblem am Flughafen für Sehbehinderte und Blinde ist seine Größe. Es existieren daher viele verschiedene Verbindungswege. Generell ist es bei öffentlichen Gebäuden so, das es die Einigung gibt, dass man mit dem taktilen Leitsystem durch das gesamte Gebäude geführt wird. In einem Gebäude, das allerdings so groß und noch dazu unbekannt ist, wie eben der Flughafen, hat ein Sehbehinderter oder Blinder keine Chance, egal wie viele Kilometer Blindenleitsystem geschaffen wurden, das zu finden, was er/sie sucht. Daher ist es eine, von blinden oder sehbehinderten Menschen akzeptierte Version, oder sogar eine gewollte, dass man zu

einer Anlaufstelle geführt wird. Von dort weg, hat jede/r die Garantie, dass einer/m weitergeholfen wird. So eine Infostelle oder ein Serviceschalter, also eine Einrichtung wo man weitere Unterstützung bekommt, entweder persönlich oder durch weitere Infos, müssen sein. Der bei der Eröffnung eingerichtete Serviceschalter hatte keine ordentliche Beschriftung, daher dachten viele Passagiere, dass das ein „normaler“ Infoschalter sei. Es gab keinen Unbesetzhinweis am Schalter und das Telefon war nicht gekennzeichnet. Für Rollstuhlfahrer war alles zu hoch angebracht. Für Blinde war es überhaupt nicht zu identifizieren. Der Knopf zur Benachrichtigung war und ist noch immer sehr schlecht ausgestaltet. Es gibt keine taktile Lösung. Auch die Ausstattung für die Gebärdensprache fehlt noch. Belegung ist nur während der Stosszeit gegeben, was auch keine optimale Lösung darstellt.

Die Visualisierung und die Bezeichnung von Glasflächen ist ein wichtiges Anliegen. Folien auf Glastüren sollen nicht nur für Sehbehinderte so geklebt werden, dass es oben schwarz und unten weiß ist. Ganz wichtig ist es, die ganze Personengruppe Sehbehinderter und Blinder in ihren unterschiedlichen Bedürfnissen nicht zu trennen, aber bei der Gestaltung beide zu befriedigen. Sehbeeinträchtigte sind auf deutliche visuelle Informationen angewiesen. Deswegen wird bei den taktilen Leitsystemen sehr großer Wert darauf gelegt, dass es gleichzeitig gut kontrastierend ist und auf die Bedürfnisse beide Gruppen achtet. D.h., es nimmt auf Menschen mit Sehbehinderungen Rücksicht, auch wenn Blinde nichts mehr mit visuellen Reizen anfangen können, aber Sehbeeinträchtigte deutlich auf visuelle Informationen angewiesen sind. Z.B. sind die Stufen im Bahnhof für Blinde und Sehbehinderte ein Problem, weil der Verschnitt zum Stolpern führt. Gelbe Streifen für Sehbehinderte bringen etwas. Was zusätzlich ein Problem ist, sind die Ausgänge in den Gangbereich. Sie wirken gleich und daher ist eine zusätzliche Markierung mit Leuchtstreifen wichtig.

Das taktile Leitsystem wird benützt, indem man mit Pendeln des Blindenstockes, das ist das klassische System, den ganzen Bereich vor sich ab tastet. Eine andere Methode ist das Einhängen in eine Rille und das Entlangfahren. Deswegen gibt es Noppenfelder = Aufmerksamkeitsfelder. Auf die Rille folgt eine erhöhte Noppe, also sind die Ebenen versetzt. Wenn man durchfährt merkt man, da ist eine Abzweigung. Blinde gehen immer neben dem Leitsystem. Der Zusammenlauf zweier Linien ist

immer im 90° Winkel. Es gibt bei Verläufen allerdings auch andere Winkel. Ziel ist immer das taktile System entlang einer Gehlinie zu führen, dann können die Winkel auch andere Grade ausweisen. Der Verlauf ist wichtig, nicht die Abbiegung. Eine Kreuzung ist sehr wichtig und muss immer im rechten Winkel sein. Die blinde Person, prägt sich jede einzelne Abzweigung ein. Blinde merken sich Wege sehr stark in 90° Prägung, bei allen anderen unterschiedlichen Winkeln verlieren sie die Orientierung.

Die Markierung von Fenstern, in Form einer Beschriftung als Leitsystem, muss auf Kontraste achten. Die Ausführung der Folie ist wichtig; bei weis sieht man untertags schlecht, eine schwarze sieht man nicht in der Nacht. Glasmarkierungen daher immer in zwei zueinander stark kontrastierenden Farben. Nur so sind sie immer auf Glas sichtbar.

Das visuelle Leitsystem ist genereller Punkt zur Orientierung für Sehbehinderte. Durch die Beleuchtung, sowohl des Leitsystems, aber auch des Gebäudes haben Sehbehinderte mehr Schwierigkeiten. Von der S-Bahn hinauf, ist das Leitsystem nicht ausreichend und vor allem für sehbehinderte ein Problem. Für Blinde ist es einfacher weil taktiles System vorhanden ist. Eingefräste Leitsysteme sind für Sehbehinderte nicht ausreichend kontrastierend. Die Spiegelungen durch das Beleuchtungslicht, stellen eine extreme Erschwernis dar. Sehbehinderte können dadurch komplett die Orientierung verlieren, daher sollen zukünftig Orientierungslinien angebracht werden. Umsetzung fehlt noch und sie müssen etwa doppelt so breit sein. Ab einem Grad der Sehbehinderung kann man nicht mehr visualisieren, also bleibt nur noch das Tasten oder akustische Signale. Sehbehinderung und Blindheit sind unterschiedlich. Sehbehinderte haben visuelle Wahrnehmung, Blinde haben taktile und akustische Wahrnehmung.

Wichtig sind auch die Vermeidung von Ecken und Kanten und der Schutz gegen das Anlaufen. Im Pier des Terminals 3 gab es ein schnell umgesetztes Konzept gegen das Anlaufen unter den Stiegen – sie sind jetzt geschlossen und dienen als Stauraum. Zu Beginn in den Sitzungen meinte mancher, am besten sollte er abgerissen werden (der Terminal), aber jetzt machen wir das Beste daraus. Damals waren die Erschließung der Treppen alle nicht visualisiert, die Handläufe suboptimal. Die Erschließungswege als nicht benutzungsfreundlich aufgezeigt. Vieles was umgebaut

werden soll, ist zugesagt, aber es ist auch eine Kostenfrage, z.B. wird eine Aufzugsgruppe gebaut, Aufzüge in die Ebene 1, an beiden Enden des Terminals.“

Das Ende des Interviews wurde mit Antworten zur Umfrage abgeschlossen.

ad Frage 2: Zugang – wurde der barrierefreie Zugang ausreichend kommuniziert?

„Infos gibt es über den barrierefreien Zutritt auf der Homepage. Voraussetzung ist allerdings der Zugang zur barrierefreien Homepage. Hauptfunktion dafür ist eine Sprachausgabe. Für Sehbehinderte muss es eine Größenverstellbarkeit geben.“

ad Frage 3: Check - In; wurde Ihnen jemals ein Flug verweigert?

„Sicherheitskontrollen sind kein Problem; die Passkontrolle ist nicht barrierefrei – wird aber durch das Mobilitätsservice kompensiert.“

ad Frage 5: Serviceeinrichtungen; haben Sie Serviceeinrichtungen am Flughafen angenommen?

„Keine Nutzung der Serviceeinrichtungen, weil die meisten in Begleitung sind. Es gibt einen Sammelraum, in dem sich viele wie im Ghetto fühlen. Aber der öffentliche Raum ist nie perfekt, nur der eigene Lebensbereich.“

Aus den Interviews kann interpretiert werden, dass zwischen den Behindertenverbänden unterschiedliche Prioritäten herrschen, was die Notwendigkeit der wichtigsten Umsetzungen anlangt. Jede/r sieht ihre/seine Anforderungen als wichtiger und meist auch als leichter umsetzbar an. Daher wäre es sehr interessant gewesen, auch mit dem am Flughafen für die Umsetzung Verantwortlichen, zu diesem Thema ein Interview zu führen. Leider wurde dieses Gespräch ebenso abgelehnt, wie der Zutritt in die Airside – Bereiche, also Piers und Gates. Aufgrund der guten Kontakte mit einem Flughafenmitarbeiter, konnten viele der relevanten Punkte in Gesprächen diskutiert und bewertet werden. Aus den Fragen und Antworten dieses Interviews, wurden die wichtigsten Erkenntnisse niedergeschrieben.

6. Conclusio

Der Flughafen Wien hat viele der notwendigen Anpassungen an die Gesetzes- und Normenmaterie bereits vorgenommen. Trotz unterschiedlicher Bauzeiten der Terminals, wurde versucht ein einheitliches Universal Design umzusetzen. Die

Zusammenarbeit mit den Vertretern der Behindertenverbände hat beigetragen, positive Zeichen zu setzen. Nun folgt, aus der Sicht des Autors, eine Darstellung des Status Quo. Wo wurde umgesetzt, wo ist noch Nachholbedarf vorhanden.

In den Parkhäusern sind, sowohl was die Situierung, als auch die Anzahl der Parkplätze anlangt, alle notwendigen Vorkehrungen getroffen worden. Trotzdem einige Parkplätze, wohl vor allem aus betriebswirtschaftlichen Gründen, einer anderen Nutzung zugeführt wurden, ist die vorhandene Situation, als befriedigend einzustufen. Die Erschließung des öffentlichen Bereichs nach den Parkhäusern, ist durch ausreichend gestaltete Wege und Aufzüge optimal gelöst. Was weniger erfreulich ist, sind die generell langen Erschließungswege in die Terminals. Das bleibt eine ungewollt prekäre, aber kaum veränderbare Tatsache, die langen Wege aus den Parkhäusern in den Terminalbereich. Speziell der Weg aus dem Parkhaus 3 zum Terminal Check – in 3, weist eine enorme Strecke auf. Trifft ein/e Passagier/in die falsche Entscheidung, und landet nicht im Parkhaus seiner/ihrer Wahl, werden die Wege zum Check-in extrem lang. Dieses Phänomen gibt es aber wahrscheinlich auf jedem größeren Flughafen weltweit. Erschwerend am VIE kommt allerdings die Tatsache hinzu, dass das aktuelle Leitsystem mehr Verwirrung, als Hilfestellung stiftet. Warum werden Gates (A) angezeigt, die es überhaupt nicht gibt?

Ein weiterer wirklicher „Knackpunkt“ erschließt sich im Zwischenterminalbereich. Der Zugang aus dem ehemaligen Terminal 2 in den Check – in 3, wird über einen Lift und zwei Stiegen erschlossen. Der behindertengerechte Umbau dieses Nadelöhrs muss, entsprechend der Ö-Norm B 1600, bald erfolgen. Ein weiterer zu optimierender Punkt ist die Erschließung der Ebene 1 im Check – in 3. Zu wenige Aufzüge allgemein, aber speziell für Rollstuhlfahrer ein Problem, da auch alle anderen Reisenden, diese Aufzüge nutzen.

Vorhanden, aber funktionell noch nicht komplett zu 100% verfügbar, ist der Mobilitätsschalter. Einige Veränderungen, die für alle Reisende mit Behinderung, gleich welcher Art diese ist, sind noch umzusetzen. Die motorisch- und sehbehinderten Passagiere, werden größtenteils mit den angebotenen Einrichtungen zufrieden sein. Für hörbehinderte Menschen fehlen noch jene technischen Merkmale, die es ihnen ermöglichen, sich autark am Flughafen zu bewegen.

Es muss festgestellt werden, dass bis auf einige noch offene Maßnahmen, die vor allem ein durchgängiges und optimal visualisiertes Leitsystem betreffen, die

Auflagen aus den Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien zum größten Teil erfüllt wurden. Kleinere Nacharbeiten und nachhaltige Verbesserungen wird es in einem Gebäude dieser Funktion immer geben.

Die Denkanstöße, die bei der Umsetzung dieser Arbeit beim Verfasser losgelöst wurden, betreffen aber nicht ausschließlich die Herstellung eines Status Quo zur behindertengerechten Ausprägung der Örtlichkeit Flughafen Wien. Vielmehr präzisiert sich als Zielrichtung, die generelle Fokussierung auf das Universal Design. Also jene Gestaltung öffentlicher Bereiche, die für alle Menschen, eine einfachere, sicherere und flexiblere Bewältigung der Wege ermöglicht. Doch wie kann dieses Ziel erreicht werden? Nach Meinung des Autors muss der Veränderungsprozess dort beginnen, wo die geistigen Fundamente geschaffen werden. Also bei jenen Menschen, die sich beruflich mit der Planung und Errichtung von Bauwerken beschäftigen. Wesentlich erscheint daher die Notwendigkeit, angehenden Planerinnen und Architektinnen, Planern und Architekten, das Bewusstsein für ein universelles Design zu wecken. Es mangelt hierzu anscheinend in vielerlei Hinsicht an einer strukturierten Vorgehensweise. Es fehlt auch an der Aufklärung, dass planen und bauen eines Gebäudes, in dem Universal Design als Leitmotiv wirkt, nicht unbedingt teuer sein muss. Hohe Kosten werden oft als Ausrede benutzt und in Diskussionen vorgebracht, um davon abgehen zu können, eine für alle Menschen sichtbare Verbesserung im täglichen Ablaufprozess zu erreichen. Anscheinend fehlt eine grundlegende Kenntnis unter den Architektinnen und Planerinnen, Architekten und Planern, da bis heute leider immer noch der Terminus „behindertengerecht“ über einer formalen Umsetzung des Universal Designs steht. An den technischen Schulen, Fachhochschulen und Universitäten, muss das Bewusstsein geschult werden, dass bei der Errichtung von Gebäuden vom Planungsbeginn an, auf dieses „Design for all“ geachtet wird. Die Vorteile aus dieser Denkweise, sollten für alle damit Beschäftigten omnipräsent werden. Der Ansatz dazu scheint einfach zu sein, nämlich wie gestalte ich ein Haus so, dass es jede/r Nutzer/in zu jeder Zeit benutzen kann. Es muss zur Selbstverständlichkeit werden und ein Bestandteil moderner Planung sein. Dazu müssen an den Bildungseinrichtungen aber auch die entsprechenden Strukturen geschaffen werden. Vorlesungen über dieses Thema dürfen nicht als „Orchideen“ des Studienbetriebs in Hinterzimmern stattfinden. Der Weg muss dahingehend geebnet werden, dass vom behindertengerechten, hin zum barrierefreien Bauen

gestrebt wird und es generell um Nutzungsfreundlichkeit für alle Menschen geht, eben um Universal Design.

Vielleicht hat Margarete Schütte-Lihotzky mit diesem Aphorismus bereits damals auf das „Design for all“ vorgegriffen:

„Räume wirken bewusst und unterbewusst ständig auf das Leben der Menschen ein, diese können der Architektur nicht entrinnen.“

Abstract

Der Flughafen Wien bietet jährlich mehr als 20 Millionen Menschen die Basis für eine örtliche Veränderung. Sei es als Eingangsportal in ein neues Land oder eine neue Stadt. Er ist aber auch das Ausgangsportal in andere Gegenden dieser Welt. Oftmals ist er selbst das eigentliche Ziel, dann dient er als Durchgangsportal zwischen zwei Sphären.

Geht man davon aus, dass nahezu 30% der Menschen eine körperliche und /oder geistige Behinderung, zwischen partiell und vollständig haben, erkennt man, wie viele Passagiere/Kunden davon betroffen sein können. Damit wird die Notwendigkeit des „Universal Designs“ auch in Zahlen greifbar. Es geht dabei nicht ausschließlich darum, Menschen eine Möglichkeit zu bieten sich frei und uneingeschränkt bewegen zu können, nein, es geht vielmehr darum, eine Umgebung für alle zu schaffen. Denn nicht der Mensch ist behindert, sondern seine Umgebung behindert ihn Mensch zu sein.

Diese Erkenntnis hat sich aus den Fragebögen, die Teil der Arbeit waren, heraus kristallisiert. Ein selbständiges, auf den viel zitierten Menschenrechten basierendes Leben, das auf Gleichberechtigung beruht und sich auch darauf beruft, ist das deklarierte Ziel. Positiv dazu bei trägt eine Umwelt, in der sich jede Frau und jeder Mann, egal welches Handicap sie oder er trägt selbständig behaupten kann.

Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Konventionen – in ihnen allen, wird die Chancengleichheit von Menschen mit Handicap als Postulat vorgegeben. Auch wenn dann trotzdem auffällt, das in erster Linie monetäre Hilfestellung und Unterstützung als wesentliche Maßnahme zur Gleichberechtigung dienen müssen. Bei einigen wird es ohne Hilfestellung nie gehen. Die meisten anderen jedoch, stellen die Eigenständigkeit über die Abhängigkeit von anderen. Integration oder Inklusion ist ein, vielleicht nicht ausgesprochener, Wunsch, der verwirklicht werden soll.

Bauliche, technische und persönliche Maßnahmen, welche die Bewegungsfreiheit in einem Gebäude dieser Dimension leichter machen, sind zum Großteil am Flughafen umgesetzt. Andere notwendige Entscheidungen warten noch auf ihre Umsetzung. Einiges wird wohl nie so gestaltet werden können, dass es der Zufriedenheit der Betroffenen, aber auch aller anderen Benutzern des Airports, entspricht. Wenn dieser Zustand jemals eintritt, kann man wirklich von einem „Universal Design“ sprechen.

Literatur

⁴³ Agentur Barrierefrei: Europaweite Bestimmungen; abgefragt am 19. Juli 2010

⁴⁵ BIZEPS Info Online: BBG: § 13 Monitoringausschuss, BGBl. I Nr. 81/2010; 05.06.2012

⁴⁶ BIZEPS Info Online: BBG: § 13 Monitoringausschuss, BGBl. I Nr. 81/2010; Abs.(8) 01.02.2014

⁹ Der Tagesspiegel Berlin: Flughafen Desaster: Brandschutzanlage ist nicht genehmigungsfähig, Auflage 17.01.2014

³ European Commission: COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS European Disability Strategy 2010-2020, 15.11.2010, page 3; Europäische Kommission: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Europäische Behindertenstrategie 2010 – 20, 15.11.2010, Seite 4

²⁸ Europäischen Behindertenstrategie 2010-2020: Kap. 2 Zielsetzungen und Aktionen, Abs. 2.1 Handlungsfelder, Zugänglichkeit; 15.11.2010

^{4,41} Europäische Union: VERORDNUNG (EG) Nr. 1107/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität; 26.07.2006, Art. 80, Abs. 2, auf Basis des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft: Wirtschafts- und Sozialausschuss (ABl. Nr. L 204 vom 26.07.2006 S. 1, ber. 2013 L 26 S.34)

³² Europäische Union: VERORDNUNG (EG) Nr. 1107/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität; 26.07.2006; ³⁵ Artikel 10: Hilfeleistung von Luftfahrtunternehmen;

⁷ Jusline: BVergG 2006; 3.Teil, Vergabeverfahren für Sektorenauftraggeber, §172 Häfen und Flughäfen, 1.Jänner 2014 und ⁸ §199 Wahl des Wettbewerbs, Stand 1.Februar 2014

⁴⁷ Jusline: BGStG §1: Gesetzesziel, 01.02.2014

⁴⁸ Jusline: BGStG §6: Unverhältnismäßige Belastungen, 01.02.2014

¹² Klenovec Monika: Design for all, Skripten Professional MBA Facility Management, S. 12; 25.04.2013

²² OIB - Richtlinie 4, Kapitel 2.7.4 Barrierefreie Stellplatzgröße für PKW, Ausgabe Oktober 2011

- ^{13,15} ÖNORM B1600: Stellplätze für Personenkraftwagen von behinderten Menschen
Kap. 3.1.6.1, S. 8; 01.05.2005
- ¹⁶ ÖNORM B1600: wie vor, allerdings Kap. 3.1.6.2 und 4, S. 9; 01.05.2005
- ¹⁸ ÖNORM B1600, 3. Bauliche Außenanlagen, 3.1.1.1 Breite; 3.1.1.3 Längsgefälle,
01.05.2005
- ^{26,27} ÖNORM B 1600: Kap. 3.1 Außenanlagen, Abs. 3.1.5.2. Längsgefälle,
01.05.2005
- ¹⁹ ÖNORM B1600: Kap. 3.2 Gebäude, Abs. 3.2.3.3 Ausführung; 01.05.2005
- ²⁰ ÖNORM B1600: Kap. 3.2 Gebäude, Abs. 3.2.4.3 Aufzüge; 01.05.2005
- ²¹ ÖNORM B1600: Kap. 3.2 Gebäude, Abs. 3.2.4.1.3 Handlauf; 01.05.2005
- ²³ ÖNORM B1600: Kap.3.2 Gebäude, Abs. 3.1.7 Ein- und Ausstiegsplätze für
Kleinbusse; 01.05.2005
- ^{29,30} ÖNORM B 1600: Kap. 3.2.5 Sanitärräume; Abs. 5.1 Anordnung von
barrierefreien WC-Räumen; Abs. 5.3 Mindestanforderung an
einen WC-Raum; 01.05.2005
- ³¹ ÖNORM B 1600: Kap. 4.2. Orientierungssysteme und Beleuchtung; Abs. 4
Alarm- und Informationssysteme; 01.05.2005
- ³³ ÖNORM B 1600: Absatz 4.4.5.1 Ausführung der Informations- und
Servicestellen; 01.05.2005
- ³⁴ ÖNORM B 1600: Absatz 4.1.1 Ausführung der Informations- und Servicestellen;
01.05.2005
- ³⁷ ÖNORM B 1600: 3.2.4.3.2 Fahrkorbabmessungen, Seite 14, 01.05.2005
- ^{24,25} ÖNORM V 2102-1: Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen
- Taktile Bodeninformationen, Wien 01.06.2003
- ⁴⁴ RIS: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für
Bundesbehindertengesetz, letzte Änderung BGBl. 138/2013, Fassung vom
23.02.2014
- ² UN Web Services Section, Department of Public Information © United Nations
2006; CONVENTION on the RIGHTS of PERSONS with DISABILITIES; UNO
Konvention: Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen
2006, *Deutsche Übersetzung des Handbuchs der Vereinten Nationen und der
Interparlamentarischen Union*, S.5; 23. Jänner 2014
- ⁶ Weidlinger Georg; DA: Strategischer Ansatz zur Insolvenzvermeidung von Klein-
und Mittelbetrieben des österreichischen Druckereigewerbes, 2000, S.20
- ¹⁰ Wikipedia.org. - Die freie Enzyklopädie: Gürbetaler; Barrierefreiheit, abgefragt
am 18. Dezember 2013
- ¹¹ Wikipedia.org: Vutruv, Prinzipien der Architektur, abgefragt am 24. Jänner 2014
- ³⁸ Wikipedia.org: Die Ratifikation ist die völkerrechtlich verbindliche Erklärung des
Abschlusses eines völkerrechtlichen Vertrages durch die Vertragsparteien. Diese
geschieht durch das Organ der jeweiligen Vertragspartei, das diese nach außen
vertritt, in der Regel das jeweilige Staatsoberhaupt; abgefragt am 28. Jänner 2014
- ³⁹ Wikipedia.org: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit
Behinderungen; abgefragt am 23. Jänner 2014

⁴⁰ Wikipedia.org: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen; Art. 3; abgefragt am 23. Jänner 2014

⁴¹ Wikipedia.org: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen; Art. 30; abgefragt am 23. Jänner 2014

⁴² Wikipedia.org: UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen; Inklusion; abgefragt am 23. Jänner 2014

¹⁴ Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landesinnung Bau; Niederösterreichische Bauordnung 1996: §47 Österreichisches Institut für Bautechnik, Z. 1,2,3,4; 30.11.2009

¹⁷ Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landesinnung Bau; Niederösterreichische Bauordnung 1996, § 155 Anzahl der Stellplätze, Abs. 3, 30.11.2009

⁴⁹ Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landesinnung Bau; NÖ Bauordnung 1996: § 43 Allgemeine Ausführung, wesentliche Anforderungen, 30.11.2009

⁵² Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landesinnung Bau; NÖ Bauordnung 1996: § 47 Österreichisches Institut für Bautechnik, 30.11.2009

⁵⁰ Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landesinnung Bau; NÖ Bautechnikverordnung 1997: §119 Eingänge, Stiegen und Aufzüge; §120 Gänge und Türen; §121 Klosette, 30.11.2009

⁵¹ Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landesinnung Bau; NÖ Bautechnikverordnung 1997: §123 Zubauten und Abänderungen, 30.11.2009

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen wurden vom Autor selbst, am Flughafen Wien, gemacht.

Abbildung 1: Behindertenparkplätze Parkhaus 3 Ebene 0	Seite 18
Abbildung 22: Behindertenparkplätze Parkhaus 4 Ebene 0	Seite 20
Abbildung 23: Glasmarkierung Schiebetüren Verbindungsgang zwischen Parkplatz K, Parkhaus 4 und Bahnhofsbereich	Seite 20
Abbildung 24: Bahnhofsbereich Leuchtstreifen Niveauunterschiede	Seite 21
Abbildung 25: Fluchttüre Terminal Check- in 3, Counter 301 - 399	Seite 25
Abbildung 26: Taktiles Bodenleitsystem Terminal Check -in 3	Seite 26
Abbildung 27: Lift Zwischenebene nach Ebene 1 zu Terminal Check -in 1	Seite 27
Abbildung 28: Taktiles Bodensystem vor Stufen im Bahnhofsbereich	Seite 28
Abbildung 29: Taktiles Leitsystem Markierung im Bahnhofsbereich	Seite 28
Abbildung 30: Rampe aus Bahnhofsbereich ins Terminal Check –in 3	Seite 29
Abbildung 31: Handlauf in Nische im Terminal Check –in 3	Seite 30
Abbildung 32: Visuelles Leitsystem vor Terminal Check –in 3	Seite 31
Abbildung 33: Monitore Terminal Check –in 3 Ebene 0	Seite 32

Abbildung 34: Hinweismonitor Grenze Terminal 2/Terminal Check –in 1	Seite 33
Abbildung 35: WC - Anlage Terminal 1 Arkade zu Parkhaus 3	Seite 35
Abbildung 36: Check-in-Schalter Terminal Check –in 3	Seite 36
Abbildung 37: Check-in-Schalter Terminal Check –in 1	Seite 36
Abbildung 38: Mobilitätsschalter mit Telefon im Terminal Check –in 3	Seite 37
Abbildung 39: Mobilitätsschalter mit Special – Assistance - Schalter im Terminal Check –in 3	Seite 38
Abbildung 40: Taktiles Leitsystem Mobilitätsschalter im Terminal Check –in 3	Seite 39
Abbildung 41: Special – Assistance – Schalter im Terminal Check –in 3	Seite 40

Keywords

- Rechte von Menschen mit Behinderung
- Allgemeine Menschenrechte
- Mobilitätsbeeinträchtigte Menschen
- Charta der Grundrechte der Europäischen Union
- Barrierefreiheit
- Mobilität auf EU – Flughäfen
- Wiener Flughafen
- Skylink
- Terminal
- Ankunft/Arrival
- Abflug/Departure
- Check – in
- Boarding
- Airside – Bereich
- Errichtungsbewilligung
- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Sektorenauftraggeber
- Benutzungsbewilligungsverhandlung
- taktiles Bodenleitsystem
- Sehbehinderung
- Sehbeeinträchtigung

- Blindheit
- Mobilitätsschalter
- Special – Assistance – Schalter
- Röntgenstraße
- OIB – Harmonisierungskonzept
- Landesbauordnungen
- höchstzulässiger Kraftaufwand (Newton)
- Nadelöhr
- Knackpunkt
- Explosionszeichnung
- Ghettoisierung
- Orchideenstudien
- Aphorismus