



**CHARTA ZUM ENGAGEMENT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS  
IN EUROPÄISCHEN BALLUNGSBEGIETEN ZUR VERWIRKLICHUNG  
DER BARRIERFREIHEIT IM ÖPNV FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE KUNDEN**

**2003**

---

ASSOCIATION OF EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

c/o S.T.I.F. 11, avenue de Villars F - 75007 Paris

T : + 33 (0) 1 47 53 28 98 - F : + 33 (0) 1 47 53 28 47 - e-mail : [emta@emta.com](mailto:emta@emta.com)

<http://www.emta.com>

# Präambel

Der Verband der Behörden für den Europäischen Großstadtverkehr (EMTA) wurde 1998 als Zentrale für den Austausch von Informationen und bewährten Lösungen gegründet. Er untersteht den für die Organisation der Öffentlichen Verkehrsmittel in Europäischen Großstadtgebieten verantwortlichen Behörden. EMTA vereint heute 30 Institutionen, die für Planung, Verbesserung, Koordination und Finanzierung der Verkehrssysteme von mehr als 70 Millionen Europäischen Großstadtbewohnern zuständig sind.

Zur Zeit schätzt man, dass 12 Prozent<sup>1</sup> der Europäischen Bevölkerung behindert sind. Zusammengefasst belaufen sich die Zahlen von älteren und behinderten Menschen auf 24 Prozent der Bevölkerung, und Zahlen, die eine vorübergehende Beeinträchtigung berücksichtigen (Personen mit Gepäck, Kinderwagen, etc.) erreichen ungefähr 30 Prozent<sup>2</sup> der gesamten Europäischen Bevölkerung, das heisst mehr als 100 Millionen Menschen in EU25. Mit zunehmendem Durchschnittsalter der Bevölkerung erwartet man, dass diese Zahlen in den kommenden Jahren deutlich ansteigen.

Das Thema der Zugänglichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel für alle Bürger ist ein bedeutendes soziales Ziel. Alle Bürger, ungeachtet ihrer Behinderung oder ihres Alters müssen die Möglichkeit haben, ein unabhängiges Leben zu führen. Eine bessere Zugänglichkeit der Verkehrsmittel trägt entscheidend zu diesem Ziel bei. Auf diese Weise werden die Ausbildungs-, Anstellungs- und Freizeitmöglichkeiten erhöht und die für die Regierungen und das Gemeinwesen anfallenden Kosten für soziale Dienstleistungen und Sozialfürsorge können gesenkt werden.

Die Öffentlichen Verkehrsmittel sollen Mobilität für jedermann leicht machen. In den meisten Fällen kann die Realität diese Erwartungen jedoch nicht erfüllen. Alte Metro-Systeme mit Treppen, Hochflurbusse, Fahrzeugparks, die nicht genügend Platz für Rollstühle bieten, unzureichende oder schlecht vermittelte Informationen: Die Liste der Schwierigkeiten, denen Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit begegnen, ist endlos.

In den letzten zehn Jahren wurden einige, meistens durch gesetzlichen Zwang<sup>3</sup> erzielte Fortschritte gemacht. Die Europäische Konferenz der

Verkehrsminister (ECMT) hat aktive Arbeit geleistet, um die nationalen Regierungen mehr für dieses Thema zu sensibilisieren. Die Europäische Kommission hat mehrere Forschungsprojekte hinsichtlich technischer Aspekte angeordnet<sup>4</sup> und die im Bereich des öffentlichen Verkehrs aktiven internationalen Organisationen (UITP) haben sowohl am Austausch von Informationen über die besten Lösungen als auch an der Definition von Standards gearbeitet. All diese Initiativen wurden durch die Beratung der Organisationen unterstützt, welche die Interessen von Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit vertreten, wie zum Beispiel das Europäische Behindertenforum.

Trotz dieser positiven Initiativen bleibt jedoch immer noch viel zu tun. Die Verbesserung der Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln ist eine schwierige Herausforderung, die nicht nur politischen Beistand erfordert, sondern auch viel Zeit, sowie technische Fachkenntnisse und auf den ersten Blick teuer erscheint. Daraus resultiert, dass die meisten öffentlichen Verkehrsmittel und -stationen in den Europäischen Großstadtgebieten noch immer nicht für Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit zugänglich sind<sup>5</sup>.

Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems war in der Vergangenheit vor allem eine Angelegenheit der Transportunternehmen. Diese Unternehmen tragen tatsächlich die zentrale Verantwortung für dieses System, das täglich verfügbare Dienstleistungen erzeugen muss, und sie besitzen gewöhnlich das technische Know-how, wenn es um die Definition von Standards für die Fahrzeugbestände und Infrastrukturen geht.

Obwohl das auch in der Zukunft zutreffen wird, sollten die öffentlichen Verkehrsbehörden stärker in diese Prozesse einbezogen werden und könnten bei der Verbesserung der Zugänglichkeit der Verkehrsmittel aus mehreren Gründen eine größere Rolle spielen:

- **Die Öffentlichen Verkehrsbehörden sind von Anfang an schon an der Planung des Verkehrssystems beteiligt**, und es ist offenkundig, dass eine bessere Zugänglichkeit leichter und billiger erreicht werden kann, wenn sie gleich in den ersten Phasen der Planung angestrebt wird;

<sup>1</sup> Quelle: COST 335

<sup>2</sup> Quelle: EMCT

<sup>3</sup> Quelle: EMCT

<sup>4</sup> COST 322, COST 335, COST 349

<sup>5</sup> Quelle: EMTA Barometer für öffentlichen Transport in Europäischen Großstadtgebieten (2000)

- **Bei der Verbesserung der Zugänglichkeit der Öffentlichen Verkehrsmittel handelt es sich um eine komplexe Aufgabe, die nicht nur Eingriffe in das Öffentliche Verkehrssystem erfordert, sondern auch Veränderungen des physischen, sozialen und gesetzlichen Umfelds mit sich bringt;** und zu solch einem koordinierten Ansatz ist niemand besser geeignet als die Öffentlichen Behörden. Zum Beispiel gehört zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Buslinien oft eine besondere Gestaltung der Bushaltestellen und der umliegenden Bürgersteige, und nur die Öffentlichen Behörden können solche weitgehenden Maßnahmen ergreifen;
  - **Die Öffentlichen Behörden tragen mit großen Beträgen zur Finanzierung der Öffentlichen Verkehrssysteme und ihrem Betrieb bei.** In vielen Europäischen Städten sind sie sogar die Hauptträger dieser Systeme<sup>6</sup>. Diese Tatsache verleiht ihnen zentrale Verantwortung, aber auch erheblichen Einfluss bei der Gestaltung des Verkehrssystems. Eine von den Verkehrsministern (ECMT) im Jahre 1999 vereinbarte Charta empfiehlt, dass die öffentliche Finanzierung des Verkehrs von der Sorge um seine Zugänglichkeit für Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit abhängig gemacht werden soll<sup>7</sup>;
  - **Die meisten Öffentlichen Verkehrsbehörden sind heutzutage durch Verträge mit den Transportunternehmen verbunden,** unabhängig davon, ob diese Verträge auf Grund von wettbewerbsmäßigen Auswahlverfahren gewährt werden oder nicht<sup>8</sup>. Diese Verträge enthalten oft Kriterien bezüglich qualitativer Anforderungen für die Leistungen, die Gesichtspunkte wie den Prozentsatz zugangsfreundlicher Fahrzeugbestände und die Verfügbarkeit von Strukturen wie Aufzüge in Bahnhöfen umfassen können. Es handelt sich daher um sehr gewichtige Mittel, sich der Bereitschaft der Unternehmen zu versichern, bei Ihrer Tätigkeit stärker auf diese Aspekte Rücksicht zu nehmen, die den Bedürfnissen aller Passagiere entgegen kommen, und somit eine bessere Zugänglichkeit zu erzielen;
  - **Die Generalisierung wettbewerbsgerechter Verfahren für das Zustandekommen von Verträgen mit Transportunternehmen führt oft zum Besitz der Infrastruktur und Fahrzeugparks seitens der Öffentlichen Behörden,** welche diese dann für die Dauer des Vertrags an die Unternehmen verpachten oder verleihen. Dies verschafft den Öffentlichen Behörden eine neue Verantwortung bei der Definition der physischen Eigenschaften der Infrastruktur und des Fahrzeugparks und bringt sie in direkten Kontakt mit den Herstellern. Daraus folgt, dass die Öffentlichen Behörden eigene Fachkenntnisse in diesem Bereich entwickeln müssen und sicherstellen sollten, dass bei der Gestaltung und dem Einkauf des Fahrzeugbestands auf diese Kriterien genügend Rücksicht genommen wird;
  - **Die Bereitstellung von nachfragegerechten Tür-zu-Tür-Transportmöglichkeiten für bestimmte Kategorien von behinderten Personen in vielen Städten sollte mit den Bemühungen um eine verbesserte Zugänglichkeit zu den wichtigsten Verkehrsmitteln kombiniert und ergänzt werden.** Informationskampagnen sollten den Kunden Aufschluss darüber geben, welcher Service ihren Bedürfnissen am besten gerecht wird. Dies ist wiederum Aufgabe der Öffentlichen Behörden;
  - Und da die Zugänglichkeit zu den Öffentlichen Verkehrsnetzen in den Europäischen Ländern große Unterschiede aufweist, könnte zu guter Letzt eine Studie der diesbezüglich fortschrittlichsten Länder (der Skandinavischen Länder) den Öffentlichen Behörden in anderen Ländern helfen, aus deren Erfahrungen mit den besten Lösungen schnell zu lernen. Daher **sollte der Leistungsvergleich zwischen Öffentlichen Verkehrsbehörden als eine Methode zur dauernden Verbesserung der Leistungen betrachtet werden;**
- In diesem Zusammenhang verpflichteten sich die im EMTA-Verband vertretenen, für den Öffentlichen Verkehr zuständigen Behörden, die Zugänglichkeit des Öffentlichen Verkehrssystems, für das sie verantwortlich sind, sowohl auf individueller als auch auf kollektiver Ebene für Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsmöglichkeit zu verbessern.

<sup>6</sup> Quelle: Vergleichende Studie über die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs in Europäischen Großstadtgebieten (ATM/EMTA, 2001) und EMTA Barometer des Öffentlichen Verkehrs in Europäischen Großstadtgebieten (2000)

<sup>7</sup> Quelle: ECMT Charta bezüglich des Zugangs zu Verkehrsdienstleistungen und -infrastrukturen. (1999)

<sup>8</sup> Quelle: Wie sollen Öffentliche Verkehrsbehörden für die Europäischen Großstadtgebiete gestaltet werden? (S. Lecler/EMTA, 2001)

# Resolutionen

Die im EMTA-Verband vertretenen, für den Öffentlichen Verkehr in den Europäischen Großstadtgebieten zuständigen Behörden verpflichten sich:

- 1 - **Die Verbesserung der Zugänglichkeit ihrer Verkehrsmittel als ein bedeutendes soziales Ziel zu betrachten**, das allen Passagieren zum Vorteil gereicht, und das nicht der alleinigen Verantwortung der Transportunternehmen überlassen werden soll;
- 2 - **Ihr Vorgehen mit den anderen öffentlichen Behörden abzustimmen, um so die Frage der Zugänglichkeit der Verkehrsmittel unter allen Gesichtspunkten in Angriff zu nehmen**, auch im Hinblick, zum Beispiel, auf das Problem, wie die Bahnhöfe und Bushaltestellen physisch organisiert werden sollen;
- 3 - **Die Bedürfnisse von Personen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit bei all ihren Entscheidungen zu berücksichtigen**, damit sichergestellt wird, dass die Mobilität der Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit nicht erschwert wird;
- 4 - **Gesamtentwicklungspläne zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Zuständigkeitsbereich zu entwickeln**, mit dem Endziel, ein hindernisfreies, voll zugängliches Verkehrssystem zu schaffen;
- 5 - **Sicherzustellen, dass allen Zielgruppen, die keinen Zugang zu Öffentlichen Verkehrsmitteln haben, in den entsprechenden Gebieten Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel zur Verfügung stehen**, die sowohl qualitativ hochwertig als auch erschwinglich sind;
- 6 - **Sicherzustellen, dass die Informationen über Öffentliche Verkehrsmittel klar, verständlich, aktuell und für jedermann zugänglich sind**, auch für Personen mit Lernschwierigkeiten. Das betrifft sowohl die vor der Fahrt als auch die in den Verkehrsmitteln erteilten Informationen. Zugängliche Informationen bedeutet redundante Kommunikationskanäle, zum Beispiel visuelle und stimmliche Informationen;
- 7 - **Eigene Fachkenntnisse im Gebiet der Zugänglichkeit zu entwickeln**, die sowohl das Thema der Infrastruktur und der Fahrzeugbestände als auch das der Informationsvermittlung umfassen;
- 8 - **Regelmäßig Experten und Organisationen zu konsultieren, die Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit repräsentieren**, insbesondere vor Entscheidungen hinsichtlich der Zugänglichkeit Öffentlicher Verkehrsmittel, um sicherzustellen, dass die getroffenen Entscheidungen wirklich die Erwartungen der Personen erfüllen, für die sie gedacht sind;
- 9 - **Die durch alle zur Verbesserung der Zugänglichkeit Öffentlicher Verkehrsmittel für Menschen mit beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit erreichten Resultate sorgfältig und stetig zu verfolgen**;
- 10 - **In regelmäßigen Abständen Indikatoren zu definieren und zu messen, die das Niveau der Zugänglichkeit der Verkehrsnetze, für die sie zuständig sind, widerspiegeln** (Anzahl der zugänglichen Metro-Stationen, Anzahl der Niederflrbusse, Anzahl der Fahrtstrecken mit visuellen oder vokalen Informationen);
- 11 - **In ihren Organisationen leitende Direktoren für die Koordination der Zugänglichkeitsbelange zu bestimmen**, die transversale Themen darstellen und einen Großteil der Aspekte der Mission der Verkehrsbehörden betreffen (neue Infrastrukturen, Verträge mit Transportunternehmen, Informationskampagnen, etc.);
- 12 - **Die in anderen Städten verwirklichte Politik zu berücksichtigen und so deren beste Lösungen zu ermitteln und aus ihren erfolgreichen Erfahrungen zu lernen**. Leistungsvergleich ist ein nützliches Mittel, um kostengünstige schnellere Fortschritte zu machen;
- 13 - **Darauf zu achten, dass die für den Betrieb der Verkehrsmittel verantwortlichen Transportunternehmen streng auf die Zugänglichkeit ihrer Verkehrsnetze achten**. Zugänglichkeit sollte eine wichtige Anforderung für alle Ausschreibungen sein, und wenn Verträge zwischen Behörden und Unternehmen auf der Qualität der Dienstleistungen basierende Anreize enthalten, sollte die Zugänglichkeit eines der Qualitätskriterien sein;
- 14 - **Über die Bemühungen zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu informieren** und sicherzustellen, dass die Berichterstattung über die Errungenschaften große Teile der Gesellschaft erreicht;
- 15 - **Zur Annahme von Standards bezüglich der technischen Eigenschaften der Ausrüstung für zugängliche öffentliche Verkehrsmittel und ihrer Vereinheitlichung auf Europäischer Ebene beizutragen**.