**Nationaler Aktionsplan Behinderung**

**Kapitel Verkehr und Barrierefreiheit**

**Ausgangslage**

Durch die Umsetzung des NAP Verkehr 2021-2030 soll Österreich in Stadt und Land ein umfassend inklusives Verkehrsangebot bekommen und den Zielsetzungen der UN Behindertenrechtskonvention gerecht werden.

Die UN Behindertenrechtskonvention sieht unter Artikel 9 - Barrierefreiheit - vor:

„Um Menschen mit Behinderungen ein selbstbestimmtes Leben und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten; b) Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.“

Artikel 20 - Persönliche Mobilität: „Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Selbstbestimmung sicherzustellen, indem sie unter anderem a) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;“

Entsprechend der UN Konvention und des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG) müssen einige gesetzliche Grundlagen weiterentwickelt werden, um inklusive Verkehrsangebote und Mobilität flächendeckend zu ermöglichen.

Der **Gesamtverkehrsplan Österreich** zielt darauf ab Mobilität sozial, sicher, umweltfreundlich und effizient zu gestalten. Der Bereich der Maßnahmen zur Personenmobilität ist in weiten Teilen noch zu entwickeln. Derzeit ist unter dem Schlagwort „mehr Barrierefreiheit durchsetzen“ als einziger Teilaspekt „Rollstuhltauglichkeit der Stationen und der im heimischen Nahverkehr eingesetzten Schienenfahrzeuge schaffen“ angesprochen. Umsetzungsmaßnahmen, die im Gesamtverkehrsplan noch mit „Dimension Rücksichtnahme auf unterschiedliche Bedürfnisse“ betitelt werden, müssen bei der notwendigen Ausgestaltung/Revision/Erweiterung des Gesamtverkehrsplanes in Zukunft nichts weniger als „Mobilität für alle entlang einer durchgängigen, inklusiven Mobilitätskette“ liefern.

Ebenso bedarf das Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz **ÖBNRV-G** Ergänzungen und Weiterentwicklungen, beispielsweise muss Barrierefreiheit in den Leistungsausschreibungen einen größeren Stellenwert bekommen.

Die Entwicklung inklusiver Mobilitätslösungen erfolgt durch Orientierung am Konzept **Design für Alle**. Dieses Konzept für die Planung und Gestaltung von Produkten, Dienstleistungen und Infrastrukturen hat das Ziel, allen Menschen deren Nutzung ohne individuelle Anpassung oder besondere Assistenz zu ermöglichen. Design für Alle beschreibt dabei einen Gestaltungsprozess, der darauf abzielt Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Erlebbarkeit für möglichst alle Menschen zu erreichen.

Das Konzept des Design für Alle zielt von Anfang an auf eine [Inklusion](https://de.wikipedia.org/wiki/Soziale_Inklusion) aller potenzieller Nutzer in Bezug auf die Gestaltung unserer Umwelt sowie die Teilnahme an wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und Freizeitaktivitäten ab. Design für Alle erstreckt sich auch auf Produkte und Umweltbereiche und geht insofern über den Begriff der Barrierefreiheit hinaus.

Der Anspruch eines inklusiven Mobilitätssystems ist, allen Menschen gleichberechtigt eine selbstbestimmte Fortbewegung zu ermöglichen, um uneingeschränkt an der Gesellschaft teilhaben zu können. Dazu ist es notwendig eine **lückenlose, inklusive Mobilitätskette** von Tür zu Tür zu gewährleisten.

Eine Mobilitätskette setzt sich schematisch aus folgenden Elementen zusammen:

* Vor der Mobilität - Info + Auskunft + Planung + Umsetzung/Ticketkauf
* Erste Meile – vom Startort zur 1. Station/VM
* Erste Station – Ankunft bis zum Einstieg + Interaktionen vor Ort/ wie Ticketkauf, Ersatzverkehr, etc.
* Im Verkehrsmittel
* Zwischen-/Endstation – Ausstieg VM 1 bis Einstieg VM2 bzw. Verlassen der Station
* Letzte Meile – Endstation zum tatsächlichen Ziel
* Nachbereitung – aufgetretene Probleme melden, Rückforderung, Route merken, weil angenehm etc.

Dazwischen treten Wartezeiten und Warteorte auf. Der Anspruch an jede Mobilitätskette im Sinne des NAP muss sein, dass sie durchgehend und inklusiv ist. In der Realität treten eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätsketten auf. Alle Möglichkeiten müssen bedacht und durchgeplant werden. Mobilitätsketten müssen für alle Menschen mit unterschiedlichsten Formen von Behinderungen inklusiv und durchgehend sein. Deshalb ist eine Involvierung von Menschen mit Behinderungen ist bei der Planung von Mobilitätsketten unerlässlich.

Die **Digitalisierung** hat für die Umsetzung von inklusiven Mobilitätslösungen eine grundlegende und stetig steigende Bedeutung.

Im European Accessibility Act hat Österreich gemeinsam mit den anderen Mitgliedsstaaten der EU, mit EK und EP Vorgaben beschlossen, die bis 28. Juni 2025 in nationales Recht umzusetzen sind. Die Vorgaben betreffen u.a. den barrierefreien Ticketkauf, digitaler Angebote im Verkehrsbereich und generell die Kommunikation zwischen Kundin, Kunde und Unternehmen.

Gleichzeitig muss die **Nutzung des inklusiven Mobilitätsystems** **auch auf analogem, niederschwelligem Weg sichergestellt** sein.

Österreich wird zur **Erreichung der Pariser Klimaziele** und zur Vermeidung von Strafzahlungen in Milliardenhöhe in den nächsten Jahrzehnten zur Umgestaltung seiner Verkehrssysteme Anstrengungen von erheblichem Ausmaß und unter Einsatz hoher finanzieller Mittel unternehmen.

Es gilt die sich dadurch bietenden **Synergien** von Beginn an, kontinuierlich und umfassend zu **nutzen**. Planungen zur Steigerung der Klimafreundlichkeit im Bereich Mobilität haben immer automatisch auch mit Zielen und Maßnahmen inklusive Mobilität mit zu bedenken und umzusetzen. Durch die konsequente Nutzung der Synergien werden die **Verkehrssysteme** auf kosteneffiziente Weise **inklusiv und klimafreundlich**.

**Geltung für alle Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister, sowie Infrastrukturbetriebe**

* Infrastrukturbetreiber wie Straßenerhalter, Stationenbetreiber, ÖBB Infra, etc.
* Betreiber von Personenbeförderungsmitteln - in öffentlicher und privater Hand
* Digitale Mobilitätsplattform Betreiber

Überschneidung mit barrierefreiem Tourismus bei

* An- und Abreise
* Ausflugsfahrten, z.B. Busse, Schifffahrt, Seilbahn, sofern kein reguläres Verkehrsmittel

**Oberziel** ist eine durchgängige, inklusive Mobilitätskette

* Zeithorizont 2030
* Alle einzelnen Elemente der Kette und alle Schnittstellen müssen inklusiv sein.

Bis 2030 sind in Österreich für alle Menschen mit Behinderungen durchgängige, inklusive Mobilitätsketten - bei denen alle einzelnen Elemente der Kette und alle Schnittstellen inklusiv sind - geschaffen und in Verwendung.

**Ziel 1**

2025 haben alle Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister in ihren Planungen und Ausführungen die inklusive Mobilität als Ziel verankert und die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherstellung durchgängiger, inklusiver Mobilitätsketten festgeschrieben und umgesetzt. Bis 2030 adaptieren sie Ziele und Maßnahmen kontinuierlich.

**Maßnahmen**

Mobilitätsdienstleister und Infrastruktur Betreiber müssen Umsetzungspläne für die Schaffung einer inklusiven Mobilitätskette vorlegen, veröffentlichen und 1 Mal jährlich auf den aktuellsten Stand bringen. Vergleichbar mit den Etappenplänen, z.B. der ÖBB

Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister legen bei Neu- und Umbauten IVs von und für Menschen mit Behinderungen verpflichtend eine Stellungnahme zur Barrierefreiheit vor. Diese hat Erläuterungen zu enthalten hat, wenn die Barrierefreiheit nicht eingehalten wird. Allfällige Abweichungen vom Standard der Barrierefreiheit sind zu begründen.

Als Grundbedingung für die Erteilung von Konzessionen für Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungen sind von den Antragstellern vorab Nachweise zu erbringen, die belegen, dass die beantragten Dienstleistungen inklusive Mobilität ermöglichen und durchgängige Mobilitätsketten sicherstellen.

Überprüfung der Einhaltung der Barrierefreiheitsvorgaben bei Neu- und Umbauten durch die Baubehörde.

**Ziel 2**

Mobilitätsdienstleister und Infrastrukturbetreiber - private wie jene der öffentlichen Hand - bauen betriebsintern die zur Schaffung inklusiver Mobilitätsketten notwendigen Strukturen und Kompetenzen auf und ergänzen sie durch externe Unterstützung und Expertise.

**Maßnahmen**

Mobilitätsdienstleister und Infrastrukturbetreiber - private wie jene der öffentlichen Hand - designieren betriebsintern auf Vorstandsebene bzw. Führungsebene verpflichtend eine Person als Zuständige/r für alle Belange der Barrierefreiheit/inklusiven Mobilität, geben dies auf der Webseite und den IVs bekannt.

Für Schulungen von Mitarbeitern auf Führungs- als auch operativer Ebene gibt es für Unternehmen Förderungen.

Für nachweislich geschulte MitarbeiterInnen, sowohl auf Führungs- als auch auf operativer Ebene erhalten Unternehmen Boni.

Verpflichtende Einbindung von Interessenvertretungen von und für Menschen mit Behinderungen bei Neubeschaffung von Fahrzeugen bzw. Neuerstellung digitaler Angebote bzw. Neubau von Infrastruktur bereits im Rahmen des Ausschreibungsprozesses. Dies beinhaltet die kooperative Entwicklung eines strategischen Konzepts welches ein barrierefreies Angebot vorab spezifiziert, als auch laufende Konsultationen durch IVs im Beschaffungsprozess über alle Phasen wie Design, Umsetzung, Abnahme, etc. hinweg.

Verpflichtung von Mobilitätsdienstleistern und Infrastruktur Betreibern zum Nachweis der Abstimmung von Barrierefreiheits relevanten Schnittstellen bei Neu- und Umbau bzw. Neubeschaffung /Retrofitting / Update.

Etablierung eines Koordinationstreffens über alle Verkehrsträger - aus den Bereichen Infrastruktur und Betrieb - hinweg zum Austausch zu Best Practices, zu aktuellen Entwicklungen und zum Austausch, mit nachfolgender Berichtslegung über Tagungsinhalte an Interessenvertretungen von und für Menschen mit Behinderungen. Organisiert wird das Treffen durch das bmvit und kann durch VT-VertreterInnen und VertreterInnen von Interessensvertretungen auf argumentativer Basis ergänzt werden.

Förderung von Ausbildungsprogrammen

Förderung von Workshops zur Vernetzung zu Schnittstellen

**Ziel 3**

Zwecks Schaffung und Sicherstellung inklusiver, durchgängiger Mobilitätsketten per zeit- und kosteneffizienter Planungs- und Entwicklungsprozesse werden Interessenvertretungen von und für Menschen mit Behinderungen ab sofort auf allen Ebenen eingebunden.

**Maßnahmen**

Siehe konkrete Maßnahmen bei anderen Zielen.

**Ziel 4**

Durch entsprechende Anstrengungen zur Bewusstseinsbildung und Wissenssteigerung zum Thema Barrierefreiheit und Inklusion gibt es 2030 eine gesamtgesellschaftlich, höhere Akzeptanz des Themas und fachliches Know-How zur Schaffung durchgängiger, inklusiver Mobilitätsketten.

**Maßnahmen**

Der vom BMViT vergebene „Staatspreis Mobilität“ wird in „Staatspreis inklusive Mobilität“ umbenannt und alljährlich vergeben.

Schaffung einer grundlegenden Datenbasis zu inklusiver Mobilität u.a zur Überprüfung der NAP Indikatoren

Verpflichtende Ausbildungen für Planer und Architekten zu den Themen inklusive Mobilität/Mobilitätskette, Design für Alle und Barrierefreiheit werden geschaffen.

**Ziel 5**

Nach Adaptierungen, Ergänzungen oder Neufassungen von Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien, Normen und Erlässen bis 2024 ist die legistische Basis geschaffen für die Sicherstellung und Überprüfung von Barrierefreiheit und inklusiver Mobilität im Sinne der UN-BRK.

**Maßnahmen**

Der Gesamtverkehrsplan wird bis 2023 überarbeitet und hinsichtlich Personenmobilität um strategische Überlegungen und Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung durchgängiger, inklusiver Mobilitätsketten, sowie um Vorgaben zu einheitlichen, leistbaren Tarifsystemen ergänzt.

Das „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz“ - **ÖBNRV-G** ist zu ändern und zu ergänzen.

Die STVO ist zu erneuern.

Unterstützung der Entwicklung einer Prüfnorm zu BF relevanten Inhalten, z.B. Leuchtdichten, Frequenzen von Warntönen, etc. im Rahmen des ASI

Gemäß der Europäischen Richtlinie 2004/18/EG wird Design für Alle auch im nationalen [Vergaberecht](https://de.wikipedia.org/wiki/Vergaberecht) berücksichtigt und Design für Alle als Bedingung in öffentlichen Ausschreibungen verankert.

**Ziel 6**

Die Förderung von Forschung & Entwicklung zu inklusiver Mobilität

**Maßnahmen**

Konsolidierung und Dissemination von Forschungsarbeiten zum Thema inklusive Mobilität speziell gerichtet auf offene Wissenslücken und Probleme für zukünftige Forschung

Ergänzung der Verkehrsauskunft Österreich bzw. der Graphenintegrationsplattform um Parameter zur barrierefreien Nutzung des Straßenraums sowie von Verkehrsinfrastrukturen um darauf aufbauend Angebote für Menschen mit Behinderungen zur Unterstützung in deren Mobilität schaffen zu können.

**Ziel 7**

Die massiven Ungleichgewichte in urbanen und ländlichen Regionen bei Umsetzung und Angebot inklusiver Mobilität sind bis 2030 durch eigene Schwerpunktsetzungen, das systematische Nutzen von Synergien bei klimapolitischen Verkehrsinitiativen und einem Ausbau im ländlichen Raum ausgeglichen worden.

**Maßnahmen**

Planungen und Umsetzungen verkehrspolitischer Maßnahmen im ländlichen Raum zur Erreichung der Klimaziele Österreichs werden systematisch zur Schaffung durchgängiger, inklusiver Mobilitätsketten genutzt.

**Ziel 8**

Der inklusive, öffentliche Verkehr ist für den einzelnen leistbar, er ist im Vergleich zu Angeboten des Individualverkehrs pro Km günstiger und verfügt über in ganz Österreich einheitliche Tarifsysteme.

**Maßnahmen**

**Ziel 9**

Etablierung eines wirksamen Rechtsschutzes gegen Diskriminierung im Verkehrsbereich.

**Maßnahmen**

Unterlassungs- und Beseitigungsanspruch im BGStG

Etablierung einer nationalen Stelle für alle Fahrgastrechte als zentrale Anlaufstelle mit Dokumentationspflicht und Zugang zur Doku für IVs.

Bei Verstoß dürfen sich Anbieter nicht um öffentlich Aufträge bemühen, öffentliche Förderungen werden nicht gewährt.