

Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Inhaltliche Konzeption und Erarbeitung:

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM

Im Auftrag von:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion V, Abteilung Infra 4

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung -
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
FA 18A Gesamtverkehr und Projektierung



Anforderungen an die betriebliche Organisation

Inhalt:

Allgemeine Anmerkungen zum Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr	3
Vorwort	3
Zum Gebrauch des Arbeitsbehelfs (Leitfaden)	4
Impressum.....	4
Danksagung	5
Definition PRM.....	6
Anmerkung zu den rechtlichen Grundlagen.....	7
Anforderungen an die betriebliche Organisation.....	12
Kooperation von Verkehrsunternehmen / Infrastrukturbetreibern und Fahrgästen.....	12
Betriebliche Anordnungen für das Fahrpersonal	12
Personalschulung.....	14
Sensibilisierung der Fahrgäste	16
Betriebliche Regelungen zur Erleichterung des Einsteigens / Aussteigens / Umsteigens.....	16
Störfälle / Außerplanmäßiger Betrieb / Notfälle	19
Kontrolle und Wartung.....	21
Betriebliche Regelungen betreffend die Fahrgastinformation.....	22
Betriebliche Regelungen betreffend Reservierung und Ticketing.....	24
Betriebliche Regelungen betreffend die barrierefreie Nutzbarkeit von Haltestellen und Fahrzeugen.....	25
Literaturverzeichnis.....	28

Allgemeine Anmerkungen zum Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr

Vorwort

Das vorliegende Werk „Leitfaden Barrierefreier öffentlicher Personenverkehr“ definiert sich als Arbeitsbehelf und stellt in diesem Sinne ein Instrumentarium zur Unterstützung der Tätigkeit fachlich Befasster dar, beispielsweise zur Erstellung von Leistungsverzeichnissen im Rahmen der Ausarbeitung von Ausschreibungen oder Abfassung von Bestellerverträgen, zur Auflistung von förderungsrelevanten Kriterien und dergleichen.

Dieser Arbeitsbehelf ist also kein technisches Regelwerk, kann aber - aus Sicht der Autoren und Auftraggeber – eine wertvolle Hilfe für die eingangs beschriebenen Tätigkeiten darstellen.

Da in Österreich Einrichtungen des Öffentlichen Verkehrs grundsätzlich nach dem Stand der Technik zu beurteilen sind, wurden auch Lösungsvorschläge aus dem benachbarten Ausland aufgenommen.

Abschließend möchten wir den Nutzer dieses Arbeitsbehelfes noch darauf hinweisen, dass die im Rahmen der Anwendung vorgesehenen Maßnahmen immer auf ihre Widerspruchsfreiheit, beispielsweise bezüglich funktionaler Sicherheitsbestimmungen, geprüft werden sollten.

Einen Anspruch auf Vollständigkeit kann der Arbeitsbehelf schon alleine auf Grund der Komplexität der Thematik nicht erheben. In diesem Sinne streben wir an, diesen Arbeitsbehelf in regelmäßigen Abständen weiter zu entwickeln und laden alle Leser und Nutzer dieses Arbeitsbehelfes ein, seine Weiterentwicklung zu unterstützen.

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Zum Gebrauch des Arbeitsbehelfs (Leitfaden)

Der „Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr“ ist in folgende 7 Teilbereiche strukturiert:

- Anforderungen an barrierefreie Bus- und Straßenbahnhaltestellen
- Anforderungen an barrierefreie Eisenbahnhaltepunkte
- Anforderungen an barrierefreie Linienbusse
- Anforderungen an barrierefreie Straßenbahnfahrzeuge
- Anforderungen an barrierefreie Eisenbahnfahrzeuge
- Anforderungen an barrierefreie Fahrgastservice, Information
- Anforderungen an betriebliche Organisation

Der vorliegende „Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr“ wurde in einer Reihe von Expertenworkshops als Arbeitsbehelf zur Erstellung von Leistungsverzeichnissen im Rahmen der Ausarbeitung von Ausschreibungen oder Abfassung von Bestellerverträgen, zur Auflistung von förderungsrelevanten Kriterien, usw. erarbeitet.

In diesem Arbeitsbehelf wird generell keine Differenzierung etwa zwischen Fern-, Regional- und Stadtverkehr und/oder Strecken mit starkem bzw. schwachem Fahrgastaufkommen, etc. vorgenommen. – Es bleibt den einzelnen anwendenden Stellen überlassen, festzulegen welche der im Leitfaden enthaltenen Anforderungen in ihrem Anwendungsbereich wo gilt (das Land Oberösterreich plant dazu z.B. eine Kategorisierung der Oberösterreichischen Bushaltestellen).

Impressum

Im Auftrag von bmvit Sektion V, Abteilung Infra 4 (DI Franz Schwammenhöfer und DI Helge Molin), Amt der Oberösterreichischen Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr (Dr. Leonhard Höfler und DI Gernot Haider) und Amt der Steiermärkischen Landesregierung FA 18A (DI Alfred Nagelschmied) wurde dieser Leitfaden von der Forschungsgesellschaft Mobilität FGM (unter Koordination von DI Michaela Kargl und Mag. Ursula Witzmann) erstellt.

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Danksagung

Wir bedanken uns bei den folgenden Institutionen für ihre engagierte Mitarbeit im Rahmen der Erstellung dieses Leitfadens:

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung – Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Fachabteilung 17A und Fachabteilung 18A, Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie – Sektion IV Abteilung Sch 4 und Sektion V Abteilung Infra 4, Bundesverkehrsgremium des Österreichischen Blinden- und Sehbehindertenverbandes, Kompetenznetzwerk Informationstechnologie zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen, Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation, Österreichischer Gehörlosenbund, Stadtbaudirektion Graz – Referat Barrierefreies Bauen, Verkehrsgremium der Sehbehinderten- und Blindenorganisationen der Ostregion, Verkehrsreferat des Oberösterreichischen Blinden- und Sehbehindertenverbandes.

Österreichischen Verkehrsunternehmen (Linz Linien, Grazer Verkehrsbetriebe, Österreichische Bundesbahnen) und der Wirtschaftskammer Österreich danken wir für konstruktive Hinweise.

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Definition PRM

(Quelle: Technische Spezifikation für Interoperabilität, Teilbereich: Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen (TSI PRM))

Als „eingeschränkt mobile Personen“ (People with Reduced Mobility, PRM) gelten alle Personen, die (dauerhaft oder vorübergehend) bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder der zugehörigen Infrastruktur Schwierigkeiten haben. - Hierzu zählen folgende Kategorien:

- Personen, die aufgrund eines Gebrechens oder einer Behinderung einen Rollstuhl zur Fortbewegung verwenden
- Andere eingeschränkt mobile Personen, einschließlich der folgenden:
 - Personen mit Gebrechen der Gliedmaßen
 - Personen mit Gehproblemen
 - Personen mit Kindern
 - Personen mit schwerem oder sperrigem Gepäck
 - ältere Personen
 - schwangere Frauen
- sehbehinderte Personen
- blinde Personen
- hörbehinderte Personen
- gehörlose Personen
- Personen mit beeinträchtigter Kommunikationsfähigkeit (d. h. Personen mit Schwierigkeiten bei der Kommunikation oder beim Verständnis geschriebener oder gesprochener Sprache, einschließlich Ausländern mit mangelnden Kenntnissen der jeweiligen Landessprache, Personen mit Kommunikationsschwierigkeiten, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Personen mit psychischen Behinderungen, Personen mit Lernschwierigkeiten)
- kleinwüchsige Personen (sowie Kinder)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Anmerkung zu den rechtlichen Grundlagen

Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz

Mit 1. Jänner 2006 ist das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGStG) in Österreich in Kraft getreten. Gemäß §4 BGStG darf niemand aufgrund einer Behinderung unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden. Das Gesetz sieht unter anderem auch die Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung bei Um- und Neubauten im gesamten öffentlichen Bereich einschließlich des Öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsflächen vor.

Dabei gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche dann als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind (§6 BGStG).

Wenn ein Bauwerk, eine Verkehrsanlage, eine Verkehrseinrichtung oder ein Schienenfahrzeug auf Grund einer nach dem In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes erteilten Bewilligung generalsaniert wird, sind die Bestimmungen des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes hinsichtlich baulicher Barrieren bzw. Barrieren betreffend Verkehrsanlagen, Verkehrseinrichtungen oder Schienenfahrzeuge ab dem Zeitpunkt des Abschlusses der Generalsanierung anzuwenden.

(Quelle: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/barrierefreiheit.html>)

Österreichische Straßenbahnverordnung

Die Straßenbahnverordnung 1999 – StrabVO (76. Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen) gilt für den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen. Im Sinne dieser Verordnung gelten als Straßenbahnen:

- a) straßenabhängige Bahnen: die zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen
- b) straßenunabhängige Bahnen: die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Österreichisches Kraftfahrliniengesetz – KfIG und die Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung – KfIG-DV

Das „Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“ (KfIG) ist mit 1. Jänner 2000 in Kraft getreten. Das KfIG regelt in Abschnitt III unter anderem Haltestellengenehmigung und Haltestellenzeichen (§33-§35) und enthält in Abschnitt IV §39 Bestimmungen über die Fahrzeuge (z.B. Bestimmungen zur Fahrtzielanzeige).

Die „Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Durchführung des Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“ wurde am 18. Jänner 2001 ausgegeben und enthält in §2 sowie im Anhang detaillierte Bestimmungen zum Haltestellenzeichen (Aussehen, Abmessungen, Anbringung, usw.)

EU Busrichtlinie

Die EU Busrichtlinie¹ ist eine Einzelrichtlinie des EG-Typgenehmigungsverfahrens². Sie gilt für „Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz“, d.h. für Busse, und beschreibt detailliert die Merkmale, die Busse haben müssen damit ihnen weder die EG-Typgenehmigung bzw. die nationale Betriebserlaubnis noch der Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme verweigert werden kann.

¹ RICHTLINIE 2001/85/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG geändert durch Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 und berichtigt durch Berichtigung, ABl. L125 vom 21.5.2003

² Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

Anforderungen an die betriebliche Organisation

TSI (Technische Spezifikationen für Interoperabilität)

Die Europäischen Richtlinien TSI (Technische Spezifikationen für Interoperabilität) sind verbindlich für alle interoperablen Schienenstrecken (transeuropäisches Eisenbahnsystem). Die folgende Abbildung zeigt den geografischen Anwendungsbereich der TSI in Österreich:

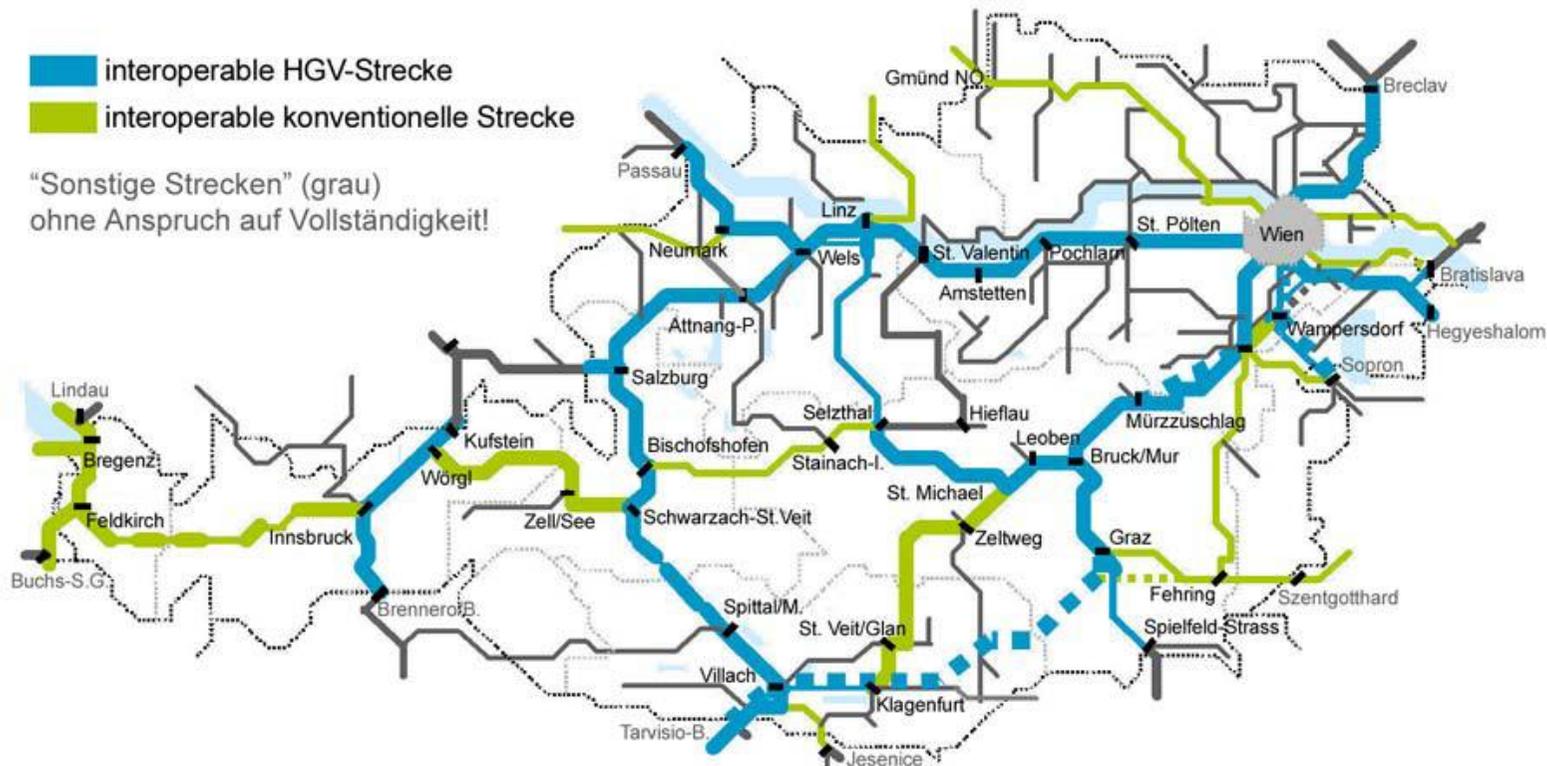


Abbildung 1: Interoperable Schienenstrecken in Österreich (Quelle: „Interoperabilität“, Broschüre des bmvit, 1. Auflage Jänner 2009)

Die TSI PRM beschäftigt sich im Speziellen mit der Zugänglichkeit dieser Strecken für PRM und gilt für die öffentlich zugänglichen Bereiche der Bahnhöfe sowie deren Zugänge, die der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens, des Infrastrukturbetreibers oder des Bahnhofsbetreibers unterliegen.

Anforderungen an die betriebliche Organisation

EU-Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern

Die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (EU Berufskraftfahrer-Richtlinie) gibt unter anderem auch Mindeststandards für die Aus- und Weiterbildung von Linienbusfahrern vor. Diese Richtlinie soll von allen EU-Mitgliedsstaaten hinsichtlich der Qualifikation für Busfahrer ab dem 10. September 2008 angewandt werden.

Anhang I dieser Richtlinie enthält eine Liste von Kenntnisbereichen, die in der Grundqualifikation und Weiterbildung der Berufskraftfahrer unbedingt enthalten sein müssen. Diese Liste enthält für Busfahrer unter anderem auch folgende Kenntnisse / Fähigkeiten, die für barrierefreien Öffentlichen Verkehr besonders relevant sind: richtige Einschätzung der Längs- und Seitwärtsbewegungen des Fahrzeugs, rücksichtsvolles Verkehrsverhalten, sanftes Abbremsen, Nutzung spezifischer Infrastrukturen, Umgang mit den Fahrgästen, Besonderheiten der Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (behinderte Menschen, Kinder), Sicherheitsausstattung in Bussen, Sicherheitsgurte, ...

RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen), RVE (Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen)

Diese Richtlinien werden von der FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr) herausgegeben und stellen (nicht rechtsverbindliche) Empfehlungen für die Gestaltung / Ausführung des Verkehrsraums für den motorisierten und nicht motorisierten Verkehr sowie für die Gestaltung/Ausführung von Eisenbahnanlagen in Österreich dar. Die RVS und die RVE werden aber üblicherweise z.B. in Verträge für Planungs- und Bauleistungen aufgenommen und damit verbindlich.

Normen

Europäische Normen (EN-Normen) werden von den Normungsinstituten CEN, CENELEC und ETSI erstellt und müssen von den Mitgliedsländern der EU in ihr nationales Normenwerk z.B. als ÖNORM EN xxxx aufgenommen werden, abweichende nationale Normen müssen dabei zurückgezogen werden.

ÖNORMEN werden vom Österreichischen Normungsinstitut herausgegeben.

Normen haben grundsätzlich nur Empfehlungs-Charakter und sind nicht rechtsverbindlich; Normen werden aber meist in Verträge (z.B. für Planungs- und Bauleistungen) aufgenommen und damit (für die Vertragspartner) rechtsverbindlich.

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Landesbauordnungen

In Österreich bilden die Bauordnungen der einzelnen Bundesländer die gesetzliche Grundlage für die Errichtung/Genehmigung von Gebäuden. Die einzelnen Landesbauordnungen sind sowohl hinsichtlich ihres Inhalts/Umfangs als auch hinsichtlich der Detailbestimmungen unterschiedlich:

- Beispiel Oberösterreich: nach dem Oberösterreichischen Bautechnikgesetz (§27) sind *„Bauliche Anlagen, die öffentlichen, sozialen, kulturellen, gesellschaftlichen, sportlichen oder ähnlichen Zwecken dienen, sowie Geschäfts-, Betriebs- und Bürobauten nach dem jeweiligen Stand der Technik barrierefrei zu planen und auszuführen“*. Nach der Oberösterreichischen Bautechnikverordnung (§17b) sind diese baulichen Anlagen *„unter Bedachtnahme auf die ÖNORMEN B1600 und B1601 zu planen und auszuführen“*.
- Beispiel Steiermark: nach der Steirischen Landesbauordnung (§111) sind *„öffentliche Gebäude barrierefrei (alten und behindertengerecht benützbar) herzustellen. Bei Zu und Umbauten sind auch bestehende bauliche Anlagen, sofern hierdurch keine im Vergleich zu den Kosten der Baumaßnahme unverhältnismäßig hohen Mehraufwendungen entstehen, barrierefrei auszubilden...“* Details und Maße betreffend Stiegen, Türen, Geländer, Gänge usw. sind in der Steirischen Landesbauordnung ohne Verweis auf die ÖNORMEN eigenständig geregelt.

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
Kooperation von Verkehrsunternehmen / Infrastrukturbetreibern und Fahrgästen		
O.1.1	Es wird empfohlen, PRM als Berater bei allen organisatorischen Veränderungen sowie bei allen Umbau-, Neubau- und Neuanschaffungs-Maßnahmen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs, welche die Fahrgäste betreffen, frühzeitig und kontinuierlich miteinzubeziehen.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.1.2	Es wird empfohlen, einen ständigen Fahrgastbeirat mit beratender Funktion zu dessen Mitgliedern auch PRM gehören einzurichten.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.1.3	Die freie Verfügbarkeit von Informationen zum Grad der Zugänglichkeit aller Bahnhöfe und Haltestellen ist in betrieblichen Regelungen festzuhalten.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.4)
O.1.4	Es wird empfohlen, halbjährlich aktualisierte Informationen zur Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Haltestellen für PRM leicht zugänglich bereitzustellen.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
Betriebliche Anordnungen für das Fahrpersonal		
O.2.1	Es wird empfohlen, ruckartige Anfahr- und Bremsvorgänge nach Möglichkeit zu vermeiden.	Empfehlung (lt. Checklisten Thüringen)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.2.2	Es wird empfohlen, dass das Verkehrsmittel nach Möglichkeit exakt an der markierten Einstiegsposition (Aufmerksamkeitsfeld) halten soll.	Empfehlung (lt. Checklisten Thüringen)
O.2.3	Es wird empfohlen, dass der Bus möglichst nahe an der Bussteigkante halten soll (Reduzierung des Restspalts)	Empfehlung (lt. Checklisten Thüringen)
O.2.4	Es wird empfohlen, dass die Absenkvorrichtung (Kneeling-Mechanismus) immer aktiviert werden soll, wenn gehbehinderte oder ältere Fahrgäste, kleine Kinder oder Fahrgäste mit schwerem Gepäck ein- / aussteigen möchten	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.2.5	Es wird empfohlen, sicherzustellen, dass technische Einstiegshilfen (Rampen, etc.) für Menschen mit Rollator oder Rollstuhl unaufgefordert ausgefahren / ausgeklappt werden.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.2.6	Es wird empfohlen, dass das Personal PRM Hilfe beim Ein- und Aussteigen anbieten soll.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.2.7	Es wird empfohlen, dass das Fahrpersonal die Tür öffnen, die Linien-Nummer und das Fahrziel bekannt geben bzw. die Person nach dem gewünschten Ziel fragen soll, wenn eine als sehbehindert oder blind erkennbare Person (mit weißem Blindenstock, gelber Blindenarmbinde oder Führhund) an der Haltestelle steht. - Je nach Fahrzeugtyp ist die Bekanntgabe der Linien-Nummer und des Fahrziels auch über Außenlautsprecher möglich.	Empfehlung (lt. Schweizer FAP, lt. „Nicht sehen und doch ankommen“)
O.2.8	Es wird empfohlen, dass das Fahrpersonal beim Anhalten an Doppel- oder Mehrfachhaltestellen ohne linienspezifische Halteposition Linien-Nummer und Fahrziel über Außenlautsprecher durchsagen soll.	Empfehlung (lt. Schweizer FAP)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.2.9	<p>Es wird empfohlen, dass vor dem Schließen der Türen bzw. vor dem Abfahren wenn möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - besonders auf PRM (im Fahrzeug) geachtet werden sollte, die eventuell noch aussteigen möchten und - besonders auf PRM (außerhalb des Fahrzeugs) geachtet werden sollte, die eventuell noch mitfahren möchten. 	<p>Empfehlung (lt. Expertenworkshop)</p>
Personalschulung		
O.3.1	<p>In der beruflichen Ausbildung</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Bediensteten, die öffentliche Verkehrsmittel lenken oder begleiten, - der Bediensteten, die auf Bahnhöfen, an Haltestellen und an Kundenshaltern Dienste und Hilfestellung für Reisende leisten und Fahrkarten verkaufen, - der Techniker und Betreiber, die für die Instandhaltung und den Betrieb der Fahrzeuge und der Infrastruktur verantwortlich sind, <p>ist die Sensibilisierung für die Themen Behinderung und Gleichstellung, einschließlich der besonderen Bedürfnisse von PRM aller Kategorien, zu berücksichtigen.</p>	<p>teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.6 und lt. EU-Berufskraftfahrerrichtlinie Anhang I)</p>
O.3.2	<p>Es wird empfohlen, PRM in die Personalschulungen einzubeziehen.</p>	<p>Empfehlung (lt. Expertenworkshop)</p>

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.3.3	<p>Es wird empfohlen, dass regelmäßige Personalschulungen mit folgenden Zielen und Inhalten in Kooperation mit anerkannten PRM-Dachverbänden angeboten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisierung des Personals hinsichtlich der Barrieren für PRM - Sensibilisierung des Personals bezüglich der Wichtigkeit des einwandfreien „Funktionierens“ von Einrichtungen, die für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen besonders relevant sind (akustische <u>und</u> visuelle Fahrgastinformation, Einstiegshilfen, Kommunikationseinrichtungen, taktile Informationen,...) - Sensibilisierung des Personals PRM Hilfe (z.B. Ein- und Aussteigen, Auskunft,...) anzubieten - Vermittlung spezieller Kenntnisse, die die Hilfestellung für PRM erleichtern (z.B. fachgerechter Umgang mit Rollstühlen, Grundlagen der Kommunikation mit Menschen mit Hör-/ Sprech / Sehbehinderungen, Gebärdensprach-Grundkenntnisse, Fremdsprachen-Grundkenntnisse,...) - Gewährleistung einer fachgerechten Wartung und Bedienung spezieller Ausstattungselemente (z.B. Hublift, Rampe,...) - Sensibilisierung des Fahrpersonals bezüglich fahrgastfreundlicher Fahrweise - Sprecherschulung für Lautsprecherdurchsagen 	<p>Empfehlung (lt. Expertenworkshop)</p>

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
Sensibilisierung der Fahrgäste		
O.4.1	Es wird empfohlen, umgesetzte Maßnahmen für Barrierefreiheit zu bewerben.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.4.2	Es wird empfohlen, PRM über Schulungs- und Trainingsangebote sowie über Maßnahmen, die ihnen das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern, zu informieren.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.4.3	Bewusstseinsbildung (Plakate, Durchsagen, Info-Screen,...) wird empfohlen: <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgäste sollen gebeten werden beim Ein- und Aussteigen nicht zu „drängeln“ und PRM den Vortritt zu lassen. - Fahrgäste sollen aufgefordert werden PRM bei Bedarf ihren Sitzplatz anzubieten. - Fahrgäste, die Gepäck im Gang abgestellt haben, sollen gebeten werden dieses zu entfernen, da dadurch für PRM Gefahrenstellen entstehen bzw. das Durchkommen erschwert wird. 	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
Betriebliche Regelungen zur Erleichterung des Einsteigens / Aussteigens / Umsteigens		
O.5.1	Der verantwortliche Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnunternehmen haben sich darüber zu einigen, welche Partei für die Bereitstellung von Einstiegshilfen zuständig ist. Sie haben sicherzustellen, dass die Verteilung der vereinbarten Verantwortlichkeiten die praktikabelste Gesamtlösung gewährleistet.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.2.12.3.2)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.5.2	<p>Das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber haben gemeinsam den Bereich des Bahnsteigs festzulegen, in dem die Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer voraussichtlich genutzt wird, und dessen Tauglichkeit nachzuweisen. (Für jede Einstiegshilfe ist auf dem Bahnsteig ein freier, ebener Bereich von mindestens 150 cm ab der Bahnsteigkante vorzusehen.) Dieser Bereich hat mit den bestehenden Bahnsteigen vereinbar zu sein, an denen der Zug voraussichtlich hält. Infolge dieser Bestimmung ist der Haltepunkt des Zuges in bestimmten Fällen so anzupassen, dass dieser Anforderung Rechnung getragen wird. Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, die Veränderungen der Zugzusammenstellung berücksichtigen, damit die Haltepunkte von Zügen anhand der Betriebsbereiche für Einstiegshilfen bestimmt werden können.</p>	<p>teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)</p>
O.5.3	<p>Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, durch die sichergestellt wird, dass sich das Personal der Tatsache bewusst ist, dass Rollstuhlfahrer möglicherweise Hilfestellung beim Einsteigen in den Zug oder Aussteigen aus dem Zug benötigen. Außerdem ist durch betriebliche Regelungen zu gewährleisten, dass das Personal derartige Hilfestellung leistet.</p> <p>PRM können aufgefordert werden, derartige Hilfestellung im Voraus anzufordern, damit sichergestellt wird, dass geschultes Personal verfügbar ist. Information zu Anmeldenotwendigkeiten und Anmelde-möglichkeiten soll dem Kunden leicht zugänglich zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitte 4.1.4 und 4.2.4)</p> <p>Empfehlung (lt. Expertenworkshop)</p>

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.5.4	Es sind betriebliche Regelungen zum Betrieb von Einstiegshilfen durch Bahnhofs-/Zugpersonal zu erstellen.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.4)
O.5.5	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, durch die sichergestellt wird, dass das Personal in der Lage ist, Einstiegshilfen in Betrieb zu nehmen, zu sichern, hochzufahren, abzusenken und zu verstauen.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
O.5.6	Bei manuell zu bedienenden Einstiegshilfen sind Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, dass für das Personal minimaler körperlicher Aufwand erforderlich ist.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
O.5.7	Im Fall von elektrisch betriebenen Einstiegshilfen ist die Ausfallsicherheit bei unterbrochener Energieversorgung durch geeignete Verfahren zu gewährleisten.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
O.5.8	Wenn gemäß den nationalen Vorschriften beaufsichtigte schienengleiche Bahnübergänge zulässig sind, sind betriebliche Regelungen zu erstellen, mit denen sichergestellt wird, dass das Personal bei beaufsichtigten schienengleichen Bahnübergängen die für PRM erforderliche Hilfestellung leistet, einschließlich der Information über einen sicheren Zeitpunkt für die Überquerung.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.4)
O.5.9	Es ist sicherzustellen, dass Blindenleitsysteme und ihr unmittelbares Umfeld (links und rechts vom Blindenleitstreifen mindestens 50 cm) von jeglichen Hindernissen frei gehalten werden.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. ÖNORM V2102)
O.5.9	Es wird empfohlen, bei der Planung des Verkehrsangebots auf möglichst kurze Wege zu Anschlussverbindungen zu achten.	Empfehlung (lt. RVS 02.03.11 und lt. Eisenbahnanforderungen DBSV)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.5.10	Es wird empfohlen, bei der Fahrplangestaltung ausreichend Zeit zum Umsteigen auf Anschlussverbindungen einzuplanen.	Empfehlung (lt. RVS 02.03.11 und lt. Eisenbahnanforderungen DBSV)
O.5.11	Es wird empfohlen, Anschlusssicherung wichtiger Verbindungen zu gewährleisten.	Empfehlung (lt. RVS 02.03.11 Abschnitt 4.1.6)
O.5.12	Es wird empfohlen, PRM die Möglichkeit zu geben, dem Fahrer / Zugbegleiter ihre Umstiegswünsche bekannt zu geben.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
Störfälle / Außerplanmäßiger Betrieb / Notfälle		
O.6.1	Es wird empfohlen, dass bei Ausfall eines barrierefreien Fahrzeuges und Bereitstellung eines Ersatzfahrzeuges für die Fahrgäste auch das Ersatzfahrzeug für PRM barrierefrei nutzbar sein soll.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.6.2	Es wird empfohlen, dass bei temporärer Verlegung einer Haltestelle (z.B. wegen Bauarbeiten) auch die Ersatzhaltestelle für PRM barrierefrei nutzbar sein soll.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.6.3	Der Infrastrukturbetreiber oder Bahnhofsbetreiber hat Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, dass für PRM während Instandhaltungs-, Austausch- oder Reparaturarbeiten an von PRM genutzten Einrichtungen alternative Hilfestellung angeboten wird.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.5)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.6.4	Es wird empfohlen, dass der Infrastrukturbetreiber oder Bahnhofsbetreiber Verfahren vorsehen soll, mit denen sichergestellt wird, dass die Fahrgäste optisch <u>und</u> akustisch informiert werden, wenn die Abfahrt / Ankunft einer Linie kurzfristig auf einen anderen Bahnsteig / Bussteig verlegt wird.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.6.5	Es wird empfohlen, dass das Verkehrsunternehmen und der Infrastrukturbetreiber oder Bahnhofsbetreiber Verfahren vorsehen sollen, mit denen sichergestellt wird, dass die Fahrgäste optisch <u>und</u> akustisch über Verspätungen und Störfälle informiert werden.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.6.6	Es wird empfohlen, dass der Infrastrukturbetreiber / Bahnhofs- betreiber und das Verkehrsunternehmen über eine schriftlich festgehaltene Strategie (Notfallplan / Evakuierungsstrategie) verfügen sollen, mit der sichergestellt werden soll, dass PRM im Notfall sicher den Gefahrenbereich (Bahnhof / Haltestelle, Tunnel, Verkehrsmittel) verlassen können. Es wird empfohlen, dass zur Umsetzung der Notfall-/Evakuierungs- strategie für das Personal in ausreichendem Maße Informationen, Verfahren und Schulungen bereitgestellt werden.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.6.7	Es sollen betriebliche Regelungen bezüglich akustischer <u>und</u> visueller Sicherheitsanweisungen für Reisende im Notfall erstellt werden. Diese Vorschriften haben die Art der Informationen und der Übertragung zu berücksichtigen.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.6.8	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, mit denen sichergestellt wird, dass das Personal entsprechend reagiert und angemessene Maßnahmen einleitet, wenn das Alarmsystem / die Notrufeinrichtung aktiviert wird.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
Kontrolle und Wartung		
O.7.1	Es wird empfohlen, dass betriebliche Regelungen erstellt werden, mit denen sichergestellt wird, dass Haltestellen auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen (z.B. Schnee, Glätteis, Regen,...) barrierefrei nutzbar sind.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.7.2	Es wird empfohlen, dass die barrierefreie Nutzbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen durch regelmäßige Kontrolle und Wartung aller Ausstattungselemente gewährleistet wird.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.7.3	Es wird empfohlen, dass der volle Funktionsumfang der optischen <u>und</u> akustischen Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation mittels ständiger Statusanzeige und Kontrolle durch das Personal mit gegebenenfalls Eingriffs- / Fehlerbehebungsmöglichkeit gewährleistet wird.	Empfehlung (lt. Fahrgastinfoanforderungen DBSV)
O.7.4	Es wird empfohlen, dass die Funktionsfähigkeit von Fahrzeug-Ausstattungselementen, die für die barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge notwendig sind, durch regelmäßige Fahrzeugwartung inklusive Überprüfung aller Ausstattungselemente gewährleistet wird.	Empfehlung (lt. Checklisten Thüringen)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.7.5	Wird die Fehlerhaftigkeit einer der für PRM installierten Einrichtungen (einschließlich taktiver Zeichen) festgestellt, hat das Verkehrsunternehmen sicherzustellen, dass Verfahren vorhanden sind, die die Reparatur bzw. den Austausch innerhalb von sechs Werktagen nach Meldung des Fehlers regeln.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.5)
Betriebliche Regelungen betreffend die Fahrgastinformation		
O.8.1	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, die sicherstellen, dass alle Fahrgast-Informationen immer im 2-Sinne-Prinzip gegeben werden.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitte 4.1.4 und 4.2.4)
O.8.2	Es wird empfohlen, dass für die Bedienung von Informations-einrichtungen ausreichend Personal vorgesehen wird um aktuelle (auch außerordentliche) Informationen bereitstellen zu können.	Empfehlung (lt. Checklisten Thüringen)
O.8.3	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, mit denen sichergestellt wird, dass fehlerhafte automatische Informationen durch das Personal überprüft und korrigiert werden können.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
O.8.4	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, mit denen sichergestellt wird, dass der nächste Halt des Verkehrsmittels zeitgerecht vor dem Halt angesagt und angezeigt wird.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.8.5	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, in denen die zur Fahrgastinformation verwendeten Sprachen festgelegt werden. Es wird empfohlen, dass wichtige Fahrgastinformationen zumindest auch in englischer Sprache angeboten werden. Es wird empfohlen, dass Fahrgastinformationen auch in Österreichischer Gebärdensprache (z.B. als Gebärdensprachvideo) angeboten werden, wenn dies technisch möglich ist.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4) Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.8.6	Es wird empfohlen, bei Konzipierung von Leitsystemen in Umsteigeknoten (Gemeinschaftsbauten) klar definierte Schnittstellen für alle Beteiligten zu definieren und einzuhalten. Auf einander abgestimmt werden sollen: Bezeichnungen, Zeichensätze, Systemarchitektur, Lautsprecherdurchsagen, Abfragegeräte, Ausführung und Verlauf von Blindenleitsystemen, etc.	Empfehlung (lt. Entwurf RVS 02.02.36)
O.8.7	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, die verhindern, dass Reisende möglicherweise durch Werbeanzeigen von visuellen Informationen abgelenkt werden. Diese Regelungen haben die relative Position, die Abmessungen und die Beleuchtung von Werbeanzeigen zu enthalten.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
Betriebliche Regelungen betreffend Reservierung und Ticketing		
O.9.1	<p>Betriebliche Regelungen sollen festgelegt und umgesetzt werden, sodass jederzeit eine alternative barrierefreie Möglichkeit zum Fahrkartenkauf am Automaten vorhanden ist.</p> <p>Es wird empfohlen, dass das dabei vom Fahrgast zu entrichtende Beförderungsentgelt nicht höher ist als bei Fahrkartenkauf am Automaten.</p>	<p>teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.4)</p> <p>Empfehlung (lt. Expertenworkshop und lt. Schweizer FAP)</p>
O.9.2	<p>Falls Zugangsregulierungseinrichtungen erforderlich sind, sind diese gemäß TSI PRM auszuführen und die erforderlichen betrieblichen Regelungen gemäß TSI PRM umzusetzen.</p>	<p>teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.4)</p>
O.9.3	<p>Im Fall von Behindertensitzen mit Sitzplatzreservierung sind vom Verkehrsunternehmen betriebliche Regelungen umzusetzen, mit denen sichergestellt wird, dass das System für die Reservierung von Fahrkarten im Hinblick auf PRM angemessen ist.</p> <p>Derartige Vorschriften haben auch zu garantieren, dass Behindertensitze bis zu einer bestimmten Ausschlussfrist vor der Abfahrt zunächst nur durch PRM reserviert werden können. Dies schließt auch die Möglichkeit für eine Person mit einem Begleithund ein, zwei Plätze zu reservieren – einen für die Person mit Mobilitätseinschränkungen und einen für den Hund. Nach Ablauf der Ausschlussfrist sind die Behindertensitze für alle Reisenden (einschließlich PRM) verfügbar.</p> <p>Die Vorschriften für den Zugang zu und die Reservierung von Behindertensitzen gelten auch für Rollstuhlplätze, mit der Ausnahme,</p>	<p>teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)</p>

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
	dass hierbei Rollstuhlfahrer die einzige Kategorie von PRM sind, denen Priorität eingeräumt wird. Die betrieblichen Regelungen haben außerdem Sitzplätze neben oder gegenüber dem Rollstuhlplatz für Begleitpersonen zu berücksichtigen. Klappsitze ermöglichen die Umwandlung von Rollstuhlplätzen zu Universalsitzplätzen.	
O.9.4	Wenn sich ein Rollstuhlplatz in der 1. Klasse befindet, wird empfohlen, dass durch betriebliche Regelungen sichergestellt wird, dass dieser Rollstuhlplatz inklusive Begleitperson mit Fahrkarte 2. Klasse benutzt werden kann.	Empfehlung (lt. Schweizer FAP)
O.9.5	Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, mit denen sichergestellt wird, dass PRM mit einem Begleithund keine zusätzliche Gebühr zu entrichten haben.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
Betriebliche Regelungen betreffend die barrierefreie Nutzbarkeit von Haltestellen und Fahrzeugen		
O.10.1	Der Infrastrukturbetreiber / Bahnhofsbetreiber hat über eine schriftlich festgehaltene Strategie zu verfügen, mit der sichergestellt werden soll, dass PRM aller Kategorien während der gesamten Betriebszeit die Infrastruktur für Reisende nutzen können. Diese Strategie hat in geeignetem Rahmen mit der Strategie jedes Verkehrsunternehmens vereinbar zu sein, das die Einrichtungen nutzen möchte. Zur Umsetzung der Strategie sind für das Personal in ausreichendem Maße Informationen, Verfahren und Schulungen bereitzustellen.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.1.4)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.10.2	Es wird empfohlen, dass betriebliche Richtlinien zur Ausstattung der Haltestellen festlegen, dass barrierefreier Zugang zu den Haltestellen und barrierefreie Nutzung der Haltestellen auch bei der Haltestellen-Ausstattung durch Dritte (z.B. Werbeunternehmen, Abfallentsorgungsunternehmen, etc.) gewährleistet zu sein hat.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.10.3	Wenn ein erneuerter oder umgerüsteter Bahnhof für Rollstuhlfahrer nicht zugänglich ist (z.B. Erreichbarkeit der Bahnsteige nur über Treppen), dann wird empfohlen, dass für die Abwicklung der Beförderung von Rollstuhlfahrern mit Hilfe eines zugänglichen Verkehrsmittels zwischen diesem nicht zugänglichen Bahnhof und dem nächsten zugänglichen Bahnhof durch den Bahnhofsbetreiber betriebliche Regelungen erstellt und durchgeführt werden.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.10.4	Das Verkehrsunternehmen hat über eine schriftlich festgehaltene Strategie zu verfügen, mit der sichergestellt werden soll, dass PRM aller Kategorien während der gesamten Betriebszeit die Fahrzeuge des Personenverkehrs nutzen können. Diese Strategie hat, soweit erforderlich, mit der Strategie des Infrastrukturbetreibers vereinbar zu sein, dessen Einrichtungen das Verkehrsunternehmen benutzen möchte. Zur Umsetzung der Strategie sind für das Personal in ausreichendem Maße Informationen, Verfahren und Schulungen bereitzustellen.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
O.10.5	Es sind Betriebsverfahren umzusetzen, mit denen sichergestellt wird, dass in jedem Zug mindestens zwei Rollstuhlplätze vorhanden sind.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Position	Anforderung	Verbindlichkeit und Bezug
O.10.6	Es wird empfohlen, dass betriebliche Regelungen erstellt und umgesetzt werden, dass Rollstuhlfahrer und Kinderwagen „nach Maßgabe des vorhandenen Platzes“ mitgenommen werden sollen, wenn in einem Fahrzeug genügend Platz vorhanden ist, auch wenn der eigentliche Rollstuhl-/ Kinderwagenstellplatz bereits besetzt ist.	Empfehlung (lt. Expertenworkshop)
O.10.7	Es sind betriebliche Regelungen bezüglich des Verfahrens zur Aktivierung der Außentüren durch das Personal zu erstellen, mit denen die Sicherheit aller Reisenden, einschließlich PRM, garantiert wird.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)
O.10.8	Wenn in einem Zug mit Rollstuhlplätzen Toiletten zur Verfügung stehen, sind Betriebsverfahren umzusetzen, mit denen sichergestellt wird, dass Rollstuhlfahrer vom Rollstuhlplatz aus Zugang zu einer barrierefreien Toilette haben.	teilweise rechtlich verbindlich (lt. TSI PRM Abschnitt 4.2.4)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

Literaturverzeichnis

Als Basis für den Entwurf des „Leitfadens für barrierefreien Öffentlichen Verkehr“ wurden die folgenden Vorschriften, Richtlinien, Empfehlungen, Normen und Anforderungsprofile herangezogen:

- Europäische Richtlinie „Technische Spezifikationen für Interoperabilität, Teilbereich: Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen“ (im Leitfaden kurz „**TSI PRM**“ genannt)
- Europäische „Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und 97/27/EG“ (im Leitfaden kurz **EU-Busrichtlinie** genannt)
- Europäische „Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates“ (im Leitfaden kurz **EU-Berufskraftfahrerrichtlinie** genannt)
- Österreichische Straßenbahnverordnung von 1999, Bundesgesetzblatt II Nr. 76/2000 (im Leitfaden kurz „**Österreichische StrabVO**“ genannt)
- Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen - Österreichisches Kraftfahrliniengesetz KfIG (im Leitfaden kurz **KfIG** genannt)
- Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Durchführung des Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen – Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung (im Leitfaden kurz **KfIG-D** genannt)
- ÖNORMEN – (im Leitfaden kurz „**ÖN...**“ genannt):
 - ÖNORM A3012 - Visuelle Leitsysteme für die Öffentlichkeitsinformation
 - ÖNORM B1600 - Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen
 - ÖNORM B1601 – Spezielle Baulichkeiten für behinderte oder alte Menschen – Planungsgrundsätze
 - ÖNORM B4970 – Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr - Planung
 - ÖNORM EN 115 – Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Fahrtreppen und Fahrsteigen
 - ÖNORM EN12464 – Angewandte Lichttechnik – Arbeitsstättenbeleuchtung
 - ÖNORM EN81-70 – Zugängigkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen

Anforderungen an die betriebliche Organisation

- ÖNORM V2100 – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – taktile Markierungen an Anmeldeableaus für Fußgänger
- ÖNORM V2101 – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Akustische und tastbare Hilfssignale an Verkehrslichtsignalanlagen
- ÖNORM V2102 – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Bodeninformationen
- ÖNORM V2105 – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Tastbare Beschriftungen
- Richtlinien der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (im Leitfaden kurz **RVS...** genannt):
 - RVS 02.03.11 – Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
 - RVS 02.03.12 – Behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
 - RVS 03.02.12 – Nicht motorisierter Verkehr – Fußgängerverkehr
 - RVS 03.06.13 – Eisenbahnkreuzungen – Sicherung und Ausstattung, Bedachtnahme auf behinderte Menschen
 - Entwurf zur RVS 02.02.36 – Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum
- ÖBB „Barrierefreie Infrastruktur – Planungsrichtlinie“ (im Leitfaden kurz „**ÖBB Planungsrichtlinie**“ genannt)
- Planungsgrundlagen für barrierefreies Bauen, Handbuch Barrierefreies Bauen, Magistrat Graz, Stadtbaudirektion (im Leitfaden kurz „**Barrierefreies Bauen Graz**“ genannt)
- “Empfehlungen für barrierefreies Bauen unter besonderer Berücksichtigung von Kindern und Senioren“, herausgegeben vom BM f. Jugend und Familie, 1995 – (im Leitfaden kurz „**Empfehlungen f. barrierefreies Bauen**“ genannt)
- Planungsunterlagen Bahnbau (<http://regelplanung.at>)
- Hörbehinderte und gehörlose Fahrgäste im Öffentlichen Verkehr, ÖSB (im Leitfaden kurz „**Anforderungen ÖSB**“)
- Funktionale Anforderungsprofile der Schweizerischen Fachstelle BÖV und BAV (im Leitfaden kurz „**Schweizer FAP**“ genannt)
- Anforderungsprofile / Checklisten für einen barrierefreien ÖPNV aus den Förderrichtlinien des Freistaats Thüringen (im Leitfaden kurz „**Checklisten Thüringen**“ genannt)
- Merkblatt der Schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr (BöV) vom März 2008: „Rollstuhlplätze in Bussen“ (im Leitfaden kurz „**Merkblatt BöV**“ genannt)
- Anforderungen an akustische Fahrgastinformationssysteme im schienenengebundenen und nicht schienenengebundenen ÖPV, Deutscher Blinden und Sehbehindertenverband e.V. (im Leitfaden kurz „**Fahrgastinfoanforderungen DBSV**“ genannt)
- Kriterienkatalog für eine blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Bahnanlagen und Reisezugwagen, Deutscher Blinden und Sehbehindertenverband e.V. (im Leitfaden kurz „**Eisenbahnanforderungen DBSV**“ genannt)

Anforderungen an die betriebliche Organisation

- Sensorische Barrierefreiheit für Hörgeschädigte in Bahnhöfen, Deutscher Schwerhörigenbund e.V. (im Leitfaden kurz **„Bahnhofanforderungen DSB“** genannt)
- Anforderungen an Servicestellen im Hinblick auf Zugangs-, Nutzungs- und Kommunikationsbarrieren, Arbeitsgruppe „Barrierefreiheit“ der Reha-Träger, Behindertenverbände und weiterer Beteiligter in Schleswig-Holstein (im Leitfaden kurz **„Anforderungen Schleswig-Holstein“** genannt)
- Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen, Abteilung Verkehrsplanung des Amtes der Tiroler Landesregierung (im Leitfaden kurz **„Haltestellenleitfaden Tirol“** genannt)
- Studie „The size of the reference wheelchair for accessible public transport“, Christopher Mitchell, UK 2007 (<http://www.tc.gc.ca/policy/Transed2007/pages/1125.htm>)