

Handwerkskammer Erfurt

- Demographische Entwicklung in Deutschland
- Design für Alle
- Gesetzliche Grundlagen des barrierefreien Bauens
- Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit
- Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen

Stand 09.11.2016

Institut Verkehr und Raum

Fachhochschule Erfurt

Altonaer Straße 25

D – 99085 Erfurt

Telefon: +49 (361) 6700 758

Telefax: +49 (361) 6700 757

E-Mail: info@verkehr-und-raum.de

Internet: www.verkehr-und-raum.de

Inhalt

1	Demographische Entwicklung in Deutschland	3
2	Design für Alle als Maxime gleichberechtigter Teilhabe	5
2.1	Design für Alle als Planungs- und Gestaltungsprinzip	5
2.2	Kriterien des Design für Alle	5
3	Gesetzliche Grundlagen des barrierefreien Bauens	7
3.1	Grundgesetz	7
3.2	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen	7
3.3	Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen	7
3.4	Thüringer Bauordnung	8
3.5	Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen	9
4	Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit	10
4.1	Gesetze und Verordnungen	10
4.2	DIN-Normen	10
4.3	Planungshandbücher und –leitfäden	11
4.4	Bewusstseinsbildung der Akteure und Meinungsführer	12
4.5	Zertifikate	12
4.6	Verbandsklagerecht	12
4.7	Beteiligungsrechte für Behindertenbeiräte und -beauftragte	12
4.8	Zielvereinbarungen	12
5	Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen - Beispiele	13
5.1	Straßenseitenraum (Gehweg)	13
5.2	Überquerungsstellen von Fahrbahnen	14
5.3	Zugangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	15
5.4	Visuelle Kontrastgestaltung	16
5.5	Ruhender Verkehr	17
5.6	Kleine und Mini-Kreisverkehrsplätze innerhalb bebauter Gebiete	17

5.7	Stadtmobiliar.....	18
5.8	Arbeitsstellen an Straßen.....	19
6	Quellenverzeichnis	20
7	Autorenporträt.....	24

1 Demographische Entwicklung in Deutschland

Gleichwohl das Schlagwort „demographischer Wandel“ aufgrund seiner vielfältigen Verwendung in den bundesdeutschen Medien in den letzten Jahren implizieren könnte, dass es sich um ein neues Phänomen handelt, ist festzustellen, dass der demographische Wandel bereits seit 150 Jahren im Gange ist (BiB 2004, S.9). Schon mit Beginn der Industrialisierung und der sich dadurch herausgebildeten „Zwei-Generationen-Familie“ wurden die Ausgangsbedingungen für die heute diskutierten Folgen der demographischen Entwicklung gelegt (vgl. BiB 2004, S.89).

Entscheidend für die heutige Situation ist neben der steigenden Lebenserwartung (Flöthmann et al. 2006, S.16) und dem Geburtenanstieg nach dem 2. Weltkrieg der sog. „Pillenknick“ (Chlond 2006, S.12) zwischen 1965 und 1975. Seither folgen den geburtenstarken Jahrgängen der 50er und 60er Jahre stets geburtenschwächere Jahrgänge (BiB 2004, S.13).

Der demographische Wandel führt zu zwei zentralen Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur: Einerseits wird die absolute Bevölkerungszahl abnehmen und andererseits wird die Bevölkerung „überaltern“ (vgl. Leibniz-Gemeinschaft e.V. 2007, S.1), wobei „der demographische Wandel in Deutschland [...] mehr Alterung als Schrumpfung ist.“ (Börsch-Supan 2007, S.48)

So betrug in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2002 der Anteil der 60-Jährigen und Älteren rund $\frac{1}{4}$ der Gesamtbevölkerung. Bereits im Jahr 2020 wird etwa ein Drittel der Bevölkerung 60 Jahre und älter sein (vgl. Leibniz-Gemeinschaft e.V. 2007, S.6). Prognosen für 2030 gehen davon aus, dass bei einer auf dem momentanen Stand gleich bleibenden Geburtenrate von 1,4 die Anzahl der 19-Jährigen und Jüngeren von 17,2 Millionen (2005) auf 14 Millionen und die Altersgruppe der 20- bis 59-Jährigen von 45,3 auf 39 Millionen zurückgehen wird. Die Anzahl der 60-Jährigen und Älteren wird demgegenüber von 19,8 auf 28 Millionen steigen (Topp 2005, S.7). Folglich wird die Altersgruppe 60+ im Jahr 2030 etwa 35 % der Gesamtbevölkerung betragen (vgl. Münz 2005, S.13). Dabei wird insbesondere auch die Altersgruppe der über 80-Jährigen deutlich zunehmen, im Jahr 2050 wird diese in Deutschland dreimal größer sein als heute und insgesamt 12 % der Bevölkerung betragen (Kilper / Müller 2005, S.36; vgl. auch Abbildung 1).

Unter Berücksichtigung, dass bereits heute jeder 12. Einwohner in Deutschland schwerbehindert ist und dass 75 % der schwerbehinderten Menschen älter als 55 Jahre bzw. 50 % älter als 64 Jahre sind (Pfaff 2007, S.712ff.), ist mit dem Anstieg des Anteils älterer Menschen an der Bevölkerung auch ein Anstieg des Anteils von Menschen mit Behinderungen zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wird der Aspekt der Barrierefreiheit nach dem Prinzip eines Designs für Alle „zum Schlüsselprinzip einer dramatisch alternden Gesellschaft, die auch dem zunehmenden Anteil

mobilitätseingeschränkter Menschen künftig eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben im öffentlichen Raum ermöglichen will. Barrierefreiheit ist auf diesem Wege ein entscheidender Faktor für eine nachhaltige Zukunftsentwicklung, welche die Lebensqualität verbessert und die gestaltete Umwelt lebenswerter macht.“ (Rebstock 2009, S.3)

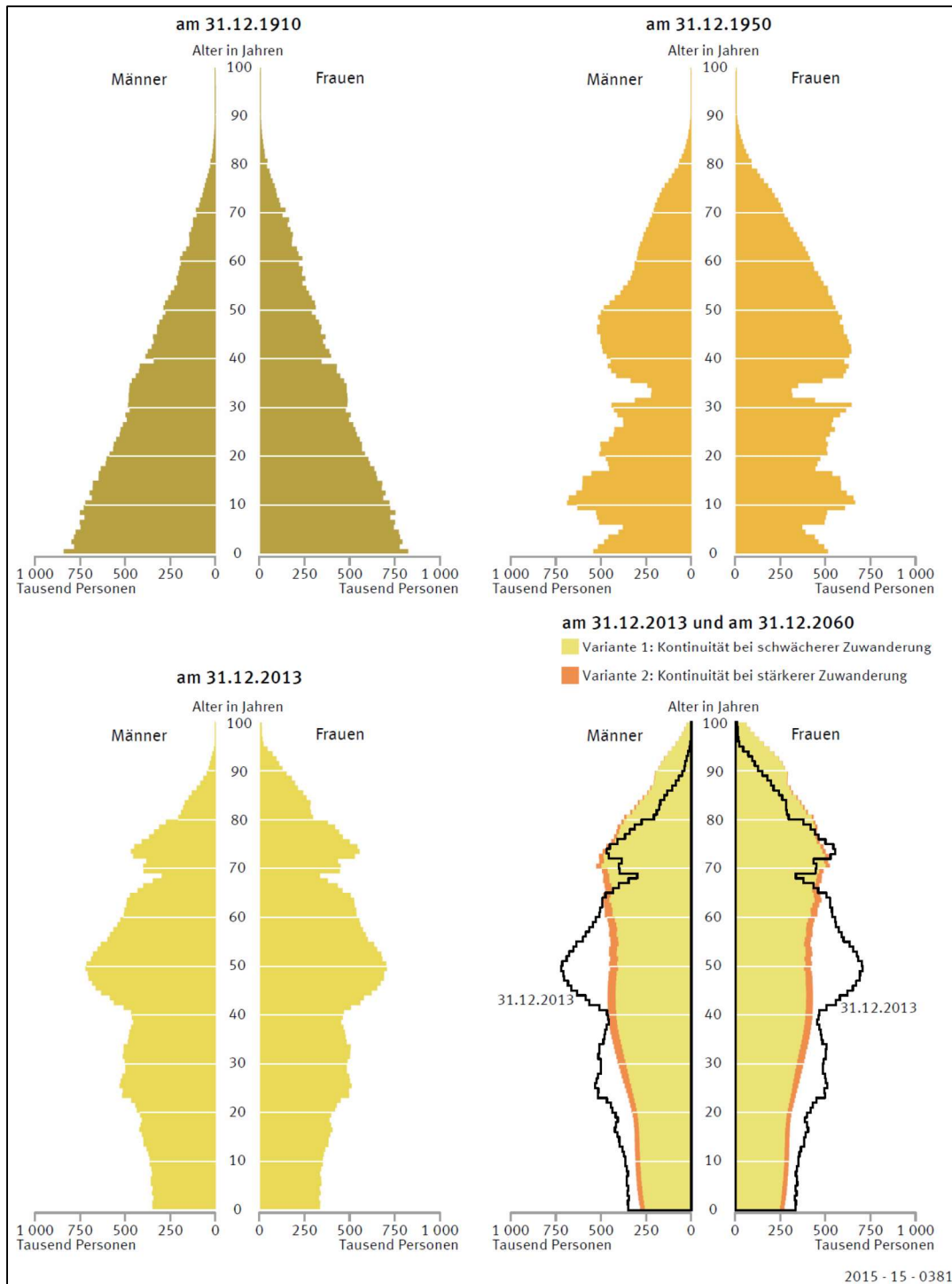


Abbildung 1: Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland (©Statistisches Bundesamt 2015, S.18)

2 Design für Alle als Maxime gleichberechtigter Teilhabe

2.1 Design für Alle als Planungs- und Gestaltungsprinzip

Design für Alle als Planungsprinzip geht von einer heterogenen Gesellschaft aus, deren Bevölkerung unterschiedlichste Anforderungen an die Gestaltung von Produkten, Dienstleistungen und die gebaute Umwelt stellt. Ausgehend von einer barrierefreien Gestaltung ist „Design für Alle [...] nicht nur eine Philosophie, sondern umschreibt auch einen Gestaltungsprozess, der darauf abzielt, eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst alle Menschen zu erreichen. Das bedeutet, dass die gebaute Umwelt, Produkte und Dienstleistungen so gestaltet sein sollen, dass sie sicher, gesund, funktional, leicht verständlich und ästhetisch sowohl anspruchsvoll als auch nachhaltig sind und daher die menschliche Vielfalt berücksichtigen und sich nicht diskriminierend auswirken.“ (Leidner et al. 2007, S.2) Dabei „setzt Design für Alle ganz bewusst auf die Analyse des Bedarfs und der Wünsche der Menschen und verlangt die Einbindung der Endverbraucher in jeder Phase des [...] [Entstehungsprozesses].“ (EIDD 2004)

Grundlage bildet die Überzeugung, dass Barrierefreiheit nicht nur Menschen mit Behinderungen nützt, sondern dass weit mehr Bevölkerungsgruppen von einem Design für Alle profitieren, wie z. B. Menschen mit temporären oder altersbedingten Beeinträchtigungen, schwangere Frauen und Menschen mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Hunden (Rebstock 2009, S.45f.). Wissenschaftliche Studien belegen, dass Design für Alle für ca. 10 % der Bevölkerung unentbehrlich, für 40 % der Bevölkerung notwendig und für 100 % der Bevölkerung komfortabel ist (Neumann / Reuber 2004, S.13) und einen deutlichen Zugewinn an Lebensqualität für Alle bedeutet.

2.2 Kriterien des Design für Alle

Folgende Kriterien des Design für Alle sind zu beachten (IDZ DesignPartner Berlin GmbH et al. 2009, S.37):

- Nutzbarkeit ohne Anpassungen für möglichst viele Menschen
- Adaptierbarkeit (einfache Einstellbarkeit auf unterschiedliche Bedarfe)
- Gewährleistung der Nutzung individueller Hilfsmittel
- Beteiligung der potenziellen Nutzer in allen Entwicklungsphasen

Der Beteiligung der Endnutzer an den Entwicklungsphasen und Planungsprozessen ist auch deshalb anzuraten, da es letztlich das Ziel einer jeden Entwicklung ist, eine breite Nutzung des Endprodukts durch Menschen mit unterschiedlichsten Bedarfen zu ermöglichen. In Beteiligungsverfahren können z.B. Menschen mit Behinderungen und ihre Interessenvertretungen ausgehend von ihren Erfahrungen wichtige

Anregungen geben. Zudem ist eine rechtzeitige Kommunikation sowie gemeinsame Lösungssuche und -findung zielführender als z. B. nach einer Baumaßnahme Fehler festzustellen, da Nachbesserungen i. d. R. immer teurer sind und auch meist zu eher unästhetischen Lösungen (vgl. Rebstock 2007, S. 69) führen.

Um eine erfolgreiche Beteiligung zu gewährleisten, muss die Beteiligung rechtzeitig erfolgen sowie planmäßig vorgesehen sein. Dazu sind klare Regelungen notwendig, die festlegen, wann und wie die Beteiligung durchgeführt werden soll. Zudem sollte die Beteiligung während des gesamten Entwicklungs- bzw. Planungsprozesses erfolgen, so sollten z. B. zu Beginn des Prozesses Anregungen gesammelt werden, im Lösungsfindungsprozess selbst sind die verschiedenen Lösungen zu erörtern und nach der Fertigstellung zu überprüfen (Wörmann 2007, S.35f.).

3 Gesetzliche Grundlagen des barrierefreien Bauens

3.1 Grundgesetz

Mit der Aufnahme des Benachteiligungsverbot es „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ als Zusatz in Artikel 3, Absatz 3 des Grundgesetzes schaffte die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1994 die Basis für eine gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen an der Gesellschaft.

3.2 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen

Aufbauend auf die grundgesetzliche Ergänzung (vgl. Kapitel 3.1) wurde im Jahr 2002 das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) eingeführt. Das BGG ist das grundlegende Bundesgesetz für das barrierefreie Bauen und definiert den Begriff „Barrierefrei“ wie folgt:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“ (BGG, §4)

Entsprechend wird in § 8 gefordert, dass „zivile Neu-, Um- und Erweiterungsbauten im Eigentum des Bundes einschließlich der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts [...] entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden [sollen]. [...] Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. [...]“ (BGG, §8)

3.3 Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen

Analog zum BGG (vgl. Kapitel 3.2) haben die Bundesländer eigene Gleichstellungsgesetze erlassen, der Freistaat Thüringen regelt dies im Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG).

In § 5 ThürGIG wird die Barrierefreiheit definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der

Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen 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.“

In § 10 ist die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr wie folgt geregelt:

- (1) „Neubauten sowie Um- oder Erweiterungsbauten der in § 6 Abs. 1 genannten Stellen sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten; dies gilt auch für die nicht öffentlich zugänglichen Bereiche, soweit damit kein unverhältnismäßiger Mehraufwand verbunden ist.
- (2) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.
- (3) Bei der Ausbildung der Bauberufe sowie von Städte- und Verkehrsplanern sind die Belange des barrierefreien Bauens in angemessenem Umfang zu berücksichtigen.“ (ThürGIG, § 10)

Bemerkenswert ist der im Vergleich zum BGG erweiterte Regelungsbereich auf die nicht öffentlich zugänglichen Bereiche sowie die Forderung der Berücksichtigung der Barrierefreiheit in den einschlägigen Berufsausbildungen.

3.4 Thüringer Bauordnung

Konkretisiert bzw. erweitert wird der § 10 ThürGIG in der Thüringer Bauordnung (ThürBO, §50):

- (1) In Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen müssen die Wohnungen mindestens eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein; diese Verpflichtung kann auch durch eine entsprechende Zahl barrierefrei erreichbarer Wohnungen in mehreren Geschossen erfüllt werden. In diesen Wohnungen müssen die Wohn- und Schlafräume, eine Toilette, ein Bad, die Küche oder Kochnische sowie die zu diesen Räumen führenden Flure barrierefrei, insbesondere mit dem Rollstuhl zugänglich, sein. [...]
- (2) Bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, müssen in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein. Dies gilt insbesondere für

1. Einrichtungen der Kultur und des Bildungswesens,
2. Sport- und Freizeitstätten,
3. Einrichtungen des Gesundheitswesens,
4. Büro-, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude,
5. Verkaufs-, Gast- und Beherbergungsstätten,
6. Stellplätze, Garagen und Toilettenanlagen

Für die der zweckentsprechenden Nutzung dienenden Räume und Anlagen genügt es, wenn sie in dem erforderlichen Umfang barrierefrei sind. Toilettenräume und notwendige Stellplätze für Besucher und Benutzer müssen in der erforderlichen Anzahl barrierefrei sein.

3.5 Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen

Neben der gesetzlichen Verankerung der Barrierefreiheit auf Bundes- und Landesebene trat im Jahr 2009 in Deutschland das „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen 2009) in Kraft. Die sog. UN-Behindertenrechtskonvention ist ein völkerrechtlicher Vertrag, welcher u. a. den Begriff der Behinderung neu definiert. Grundverständnis ist nicht mehr, wie bisher in Deutschland üblich und z. T. auch noch in den entsprechenden Gesetzen definiert (vgl. ThürGIG, §3), Behinderung aus medizinischer Sicht als ein Defizit des Einzelnen zu sehen. Demgegenüber geht das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen davon aus, „dass das Verständnis von Behinderung sich ständig weiterentwickelt und dass Behinderung aus der Wechselwirkung zwischen Menschen mit Beeinträchtigungen und einstellungs- und umweltbedingten Barrieren entsteht, die sie an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern.“ (Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen 2009, S.5)

Um die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention zu gewährleisten, ist in den kommenden Jahren mit weitergehenden Gesetzesinitiativen zu rechnen, die auch zu Änderungen in den o. g. gesetzlichen Grundlagen des barrierefreien Bauens führen können. Z. B. enthält die Konvention explizit einen Hinweis darauf, dass sich die Vertragsstaaten verpflichten, „sich bei der Entwicklung von Normen und Richtlinien für universelles Design einzusetzen“ (Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen 2009, S.11) sowie dass „außerdem geeignete Maßnahmen [getroffen werden] [...], um Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit von Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, auszuarbeiten und zu erlassen [...]“. (Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen 2009, S.14)

4 Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Zur Umsetzung der Barrierefreiheit existieren unterschiedliche Instrumente. Für die Bundesrepublik Deutschland sind dies insbesondere:

- Gesetze und Verordnungen
- DIN-Normen
- Regelwerke, Planungshandbücher und –leitfäden
- Bewusstseinsbildung der Akteure und Meinungsführer
- Zertifikate
- Verbandsklagerecht
- Beteiligungsrechte für Behindertenbeiräte / -beauftragte
- Zielvereinbarungen

4.1 Gesetze und Verordnungen

In Kapitel 3 sind die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen des barrierefreien Bauens für Deutschland und den Freistaat Thüringen aufgeführt. Diese bilden den Rahmen für die Umsetzung der Barrierefreiheit. Daneben wurden im Zuge der Einführung des BGG weitere Gesetze geändert und im Hinblick auf die Barrierefreiheit konkretisiert (vgl. BGEG).

Neben der Verankerung einer allgemeinen Forderung nach Barrierefreiheit direkt in den Gesetzen gibt es zudem Verordnungen und Richtlinien, die den Begriff der Barrierefreiheit für bestimmte Bereiche konkretisieren. Beispielhaft sei hier die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ (Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr 2015) genannt, in welcher z. B. für die Fahrzeugförderung konkrete Anforderungen aufgelistet sind.

Darüber hinaus sind vom Vorhabenträger sowohl bei infrastrukturellen als auch bei fahrzeugbezogenen Fördervorhaben Checklisten für die barrierefreie Ausgestaltung zu beachten, die die Anforderungen an die Barrierefreiheit nach den anerkannten Regeln der Technik im Detail auführen.

4.2 DIN-Normen

Da die gesetzlichen Vorgaben i. d. R. zwar die Barrierefreiheit definieren und auch als Ziel fordern, nicht aber die Frage beantworten, welche Maßnahmen zu diesem Ziel führen bzw. wann ein Objekt barrierefrei ist, sind weitergehende Instrumente erforderlich. Hilfreich sind hierbei die Normen des Deutschen Instituts für Normung e. V. (DIN), die die allgemein anerkannten Regeln der Technik in Deutschland darstellen. Die meisten der für die barrierefreie Gestaltung relevanten Normen sind in den letzten Jahren fortgeschrieben worden bzw. sind in der Fortschreibung. Folgende Normen sind für das barrierefreie Bauen von besonderer Bedeutung:

- DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-2 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 2: Wohnungen
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32981 Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) - Anforderungen
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN EN 81-70 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen

4.3 Planungshandbücher und –leitfäden

Neben den DIN-Normen, die aufgrund ihres normativen Charakters i. d. R. kurz gehalten sind und keine weitergehenden Erklärungen und Vertiefungen der Thematik enthalten, existieren etliche Planungshandbücher und –leitfäden, die sich mit dem barrierefreien Bauen beschäftigen. Zu beachten ist hierbei, dass aufgrund der aktuellen DIN-Fortschreibungen nur aktuelle Handbücher genutzt werden sollten, um zu vermeiden, dass veraltete Standards angewandt werden. Für den Bereich des barrierefreien Bauens kann beispielhaft folgende Lektüre genannt werden:

- Gerhard Loeschke; Daniela Pourat; Lothar Marx (2011): Kommentar zu DIN 18040-1, Hrsg.: DIN Deutsches Institut für Normung e. V., Berlin
- Rebstock, Markus; Sieger, Volker (2015): Barrierefreies Bauen. Band 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum Kommentar zu DIN 18040-3. Hrsg.: DIN Deutsches Institut für Normung e. V., Berlin

Für die Straßenraumgestaltung gibt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) einschlägige Regelwerke heraus, folgendes Regelwerk kann beispielhaft genannt werden:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. - Arbeitsgruppe Straßenentwurf [Hrsg.] (2011): H BVA - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen.- Ausg. 2011, FGSV 212, Köln

4.4 Bewusstseinsbildung der Akteure und Meinungsführer

Im Bewusstsein, dass „je höher das „Engagement von Entscheidungsträgern“ in der Managementstruktur angesiedelt ist, desto größer die Chancen [...]“ (EDAD 2008, S.22) sind, Barrierefreiheit erfolgreich umzusetzen, ist die Sensibilisierung von Entscheidungsträgern für die Belange von Menschen mit Behinderungen z. B. im Rahmen von Tagungen und Seminaren ein entscheidender Erfolgsfaktor.

4.5 Zertifikate

Insbesondere im Produktbereich existiert die Möglichkeit, über Zertifikate die Erfüllung von Normvorgaben werbewirksam sichtbar zu machen. Z. B. vergibt die Zertifizierungsgesellschaft DIN CERTCO das Zertifikat „DIN geprüft barrierefrei“.

4.6 Verbandsklagerecht

Für die nach § 15 Abs.3 BGG anerkannten Verbände von Menschen mit Behinderungen besteht ein Verbandsklagerecht in verwaltungs- und sozialrechtlichen Angelegenheiten (BGG, § 15 Abs.1), d. h. es besteht die Möglichkeit der gerichtlichen Feststellung eines Verstoßes gegen die Vorschriften des BGG. Die Umsetzung der Barrierefreiheit kann hingegen nicht eingeklagt werden (vgl. Rebstock 2006, S.1).

4.7 Beteiligungsrechte für Behindertenbeiräte und -beauftragte

Im Rahmen der Einführung des BGG sind den Beauftragten oder Beiräten für Menschen mit Behinderungen Beteiligungsrechte eingeräumt worden, z. B. im Rahmen der Aufstellung von Nahverkehrsplänen gemäß § 8 Abs.3 Personenbeförderungsgesetz oder Programmen nach § 2 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (vgl. Rebstock 2009, S.54ff.).

4.8 Zielvereinbarungen

Zielvereinbarungen nach § 5 BGG sind ein ergänzendes Instrument für Verbände von Menschen mit Behinderungen, mit welchem die Lebensbereiche, die nicht durch besondere gesetzliche oder verordnungsrechtliche Vorgaben ausreichend geregelt sind, über verbindliche Vereinbarungen zur Herstellung und Einhaltung der Barrierefreiheit geregelt werden können. Zielvereinbarungen stellen dabei zivilrechtliche Verträge dar, deren Inhalte durch die Vertragsparteien frei ausgehandelt und festgelegt werden können. Als Vertragspartner kommen zum einen Unternehmen bzw. Unternehmensverbände und zum anderen Verbände von Menschen mit Behinderungen, welche nach § 15 Abs.3 BGG anerkannt sind, in Frage (vgl. Rebstock 2009, S.68f.).

Daneben sind im Freistaat Thüringen gemäß §15 ThürGIG auch Zielvereinbarungen von Seiten der Landesverbände von Menschen mit Behinderungen auf Landesebene möglich (vgl. Rebstock 2009, S.70).

5 Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen - Beispiele

Die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen ist ein komplexes Thema, bei dem umfangreiche Belange unterschiedlichster Nutzergruppen in einer Planung vereint werden müssen. Im Folgenden werden ausgewählte Beispiele aufgeführt, das derzeit für Deutschland relevante Regelwerk der FGSV sind die H BVA (vgl. Kapitel 4.3). Die normative Grundlage bildet DIN 18040-3 in Verbindung insbesondere mit DIN 32975 und DIN 32984 (vgl. Kapitel 4.2).

5.1 Straßenseitenraum (Gehweg)

- Regelbreite straßenbegleitender Gehwege bei geschlossener Bebauung und geringer Dichte (maximal drei Geschosse): $\geq 2,50$ m (FGSV 2007, Bild 70) (1,80 m einbau- und hindernisfreier Verkehrsraum, 0,50 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn, 0,20 m Sicherheitsraum zur angrenzenden Bebauung)
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen Rollstuhlnutzern: Seitenraumbreite $\geq 3,00$ m (FGSV 2011, S.40)
- einbau- und hindernisfreie Höhenprofile (Lichtraum): $\geq 2,25$ m Höhe (gilt z. B. auch für Straßenschilder) (vgl. FGSV 2007, Kapitel 4.7)
- Längsneigung von Gehwegen: ≤ 3 % (DIN 18040-3, S.8)
 - Bei Längsneigung zwischen 3 und 6 %: mindestens alle 10,00 m Bereiche mit einer Längsneigung ≤ 3 % sowie einer Länge $\geq 1,50$ m
- Querneigung des Verkehrsraums für den Fußverkehr: lotrecht zur Gehrichtung ≤ 2 %, in ebenen Bereichen (ohne Längsneigung) bis 2,5 % (DIN 18040-3, S.9)
- Oberfläche des Verkehrsraums für den Fußverkehr: fest, eben und fugenarm bzw. engfugig (FGSV 2011, S.30) sowie rutschhemmend (SRT-Wert > 55 oder R-10V4 / R-11; vgl. DIN 18040-3, S.9)
- Oberfläche von Sicherheits-, Verweil- und Wirtschaftsräumen: taktile (=mit dem Tastsinn wahrnehmbar) und visuell kontrastierende Abtrennung vom Verkehrsraum (FGSV 2011, S.30)

5.2 Überquerungsstellen von Fahrbahnen

Fahrbahnüberquerungen müssen grundsätzlich die Barrierefreiheit sowie die Sicherheit, Auffindbarkeit und Nutzbarkeit für sehgeschädigte Menschen sicherstellen:

- Höhe Bordabsenkung: 3 cm¹. Auf korrekte Bauausführung der 3 cm – Bordhöhe achten!
- Sicherstellung der Auffindbarkeit und Nutzbarkeit von Überquerungsstellen für sehgeschädigte Menschen durch Bodenindikatoren (vgl. Abbildung 2, weitere Hinweise zu Abmessungen und zur Verlegung von Bodenindikatoren an Überquerungsstellen vgl. DIN 32984):
 - Auffindestreifen (führen zur Überquerungsstelle; Anordnung nur bei mit Lichtsignalanlage oder Zebrastreifen gesicherten Überquerungsstellen)
 - Richtungsfelder (ermöglichen das Ausrichten in Querungsrichtung)

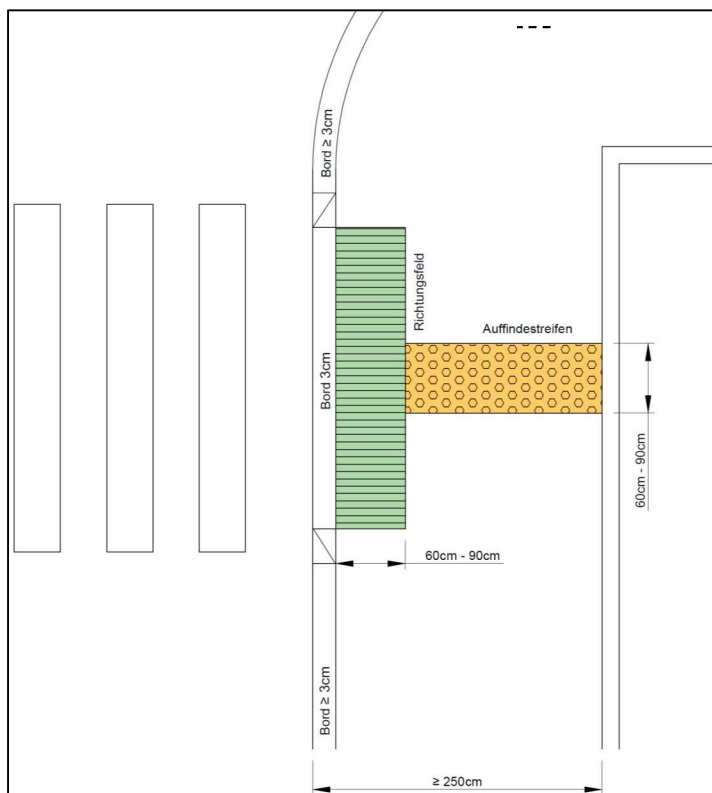


Abbildung 2: Skizze: Bodenindikatoren an gesicherten Überquerungsstellen mit 3 cm Bordabsenkung (in Anlehnung an FGSV 2011, S.50 und DIN 32984, S.26)

¹ Neben einer 3 cm Bordhöhe besteht die Möglichkeit, eine Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe anzulegen. In diesem Fall kann der Bord z. T. auf Fahrbahnniveau abgesenkt werden, vorausgesetzt die Sicherheit sehgeschädigter Menschen ist mindestens in gleicher Qualität sichergestellt. Detaillierte Anforderungen finden sich in den H BVA, S.50f. und DIN 18040-3, S.19.

5.3 Zugangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Entscheidend für die Barrierefreiheit eines ÖPNV-Systems ist u. a., dass an der Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Haltestelle möglichst geringe Reststufenhöhen und Spaltbreiten auftreten. Daher müssen die eingesetzten Fahrzeuge zu den Haltestellenplattformen passen (FGSV 2011, S.68ff.):

- Faustregel: Reststufenhöhe und Spaltbreite ≤ 5 cm
 - Linienbus: Höhe Haltestellenplattform ≥ 18 cm über Fahrbahnniveau
 - Einsatz höherer Plattformen möglich, wenn bestimmte Fahrzeugtypen, spezielle Formsteine und optimale Voraussetzungen im Straßenraum mit hinreichend langen und geradlinigen Anfahrmöglichkeiten gegeben sind
- Sicherstellung der Auffindbarkeit und Nutzbarkeit für sehgeschädigte Menschen durch Bodenindikatoren (weitere Hinweise vgl. DIN 32984):
 - Auffindestreifen (Rippenprofil): Breite ≥ 60 cm
 - Einstiegsfeld (Rippenprofil): Regelbreite ≥ 120 cm x 90 cm
 - Kombination von Auffindestreifen und Einstiegsfeld ist möglich (vgl. Abbildung 3)
 - Anordnung von Einbauten (z. B. Haltestellenstele oder Papierkorb) außerhalb der Bodenindikatoren (Mindestabstand: 60 cm)
 - Leitstreifen parallel zum Bordstein (an Einfachbushaltestellen optional):
 - Breite: 30 cm
 - Abstand von der Bordstein- bzw. Bahnsteigkante: ≥ 60 cm

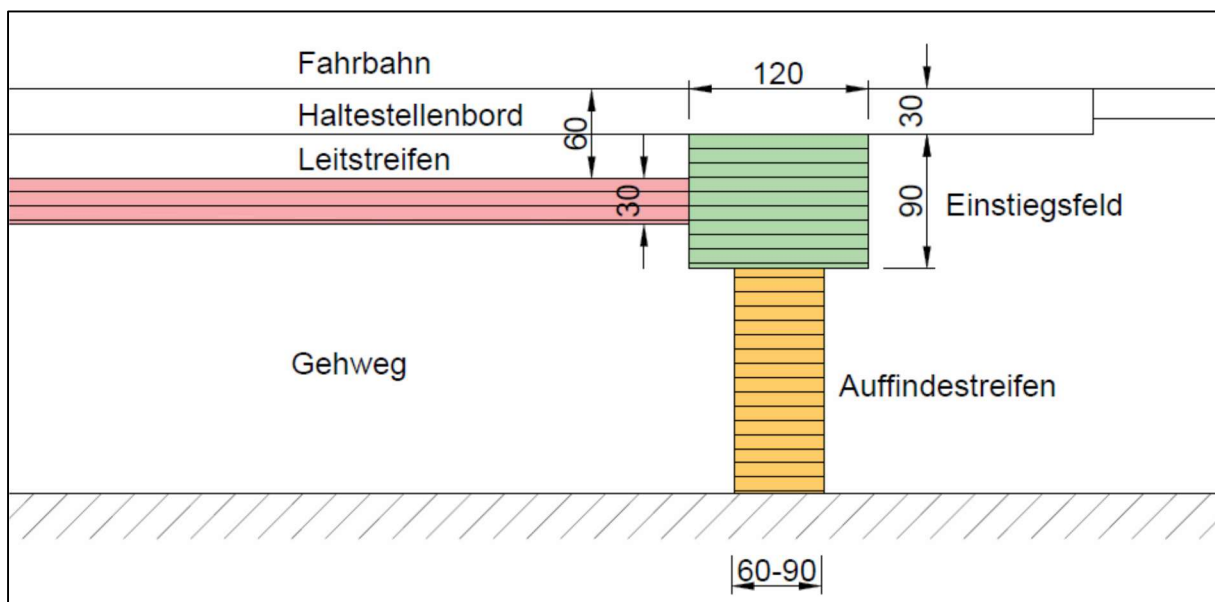


Abbildung 3: Skizze: Bodenindikatoren an einer ÖPNV-Haltestelle am Fahrbahnrand (in Anlehnung an FGSV 2011, S.69 und DIN 32984, S.39)

5.4 Visuelle Kontrastgestaltung

Eine visuelle Kontrastgestaltung ist generell entlang der Gehbereiche erforderlich, also z. B. in Straßenseitenräumen, Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen oder auf Plätzen. Dabei sind kontrastreiche Markierungen notwendig für (FGSV 2011, S.28):

- vertikale Einbauten und Ausstattungselemente wie z. B. Fahrradabstellanlagen, Verkehrszeichenträger, Signalmasten, Leuchten, Poller, Pfosten und Werbeträger
- horizontale Kanten und Borde wie Bordabsenkungen an Überquerungsstellen oder Bus- und Bahnsteigkanten
- Treppenstufenkanten
- die Wahrnehmbarkeit von Gehbereichen
- die Abgrenzung von Gehbereichen zu niveaugleichen Verkehrsflächen anderer Verkehrsarten wie z. B. die Trennung von niveaugleichen Geh- und Radwegen

Visuell kontrastreiche Markierung von vertikalen Einbauten (FGSV 2011, S.29f.):

- 8 cm breite, umlaufende Markierungsstreifen
 - Markierungen mit einem genügend hohen visuellen Kontrast zur Farbe der Einbauten (z. B. gelber Streifen auf anthrazitfarbenem Posten)
 - Alternativ: Markierungsstreifen in Wechselkontrast (z. B. Farbkombinationen schwarz-weiß-schwarz oder weiß-schwarz-weiß)
- Anbringung der Markierungsstreifen in zwei Höhen (DIN 32975, S.14):
 - Höhe obere Markierung: zwischen 1,20 m und 1,60 m
 - Höhe untere Markierung: zwischen 0,40 m und 0,70 m
- Poller
 - Höhe: $\geq 0,90$ m
 - Visuell kontrastreiche Markierung mindestens im oberen Drittel
- Treppenanlagen
 - Markierungsstreifen an Stufenvorderkanten (weitere Hinweise vgl. DIN 32975):
 - Trittstufe: Markierungstiefe ca. 4 - 5 cm direkt an Stufenkante über gesamte Stufenbreite
 - Setzstufe: Markierungstiefe ca. 1 - 2 cm direkt an Stufenkante über gesamte Stufenbreite

5.5 Ruhender Verkehr

- Mindestbreite nicht personengebundener Parkstände für Menschen mit Behinderungen mit Seitenausstieg (Senkrecht- / Schrägaufstellung; vgl. FGSV 2005, S.108 und FGSV 2011, S.56f.):
 - ohne seitliche Einbauten: 3,50 m
 - mit seitlichen Einbauten oder Bauwerksteilen: 3,90 m
 - Doppelparkstände: 6,00 m
- Mindestbreite nicht personengebundener Parkstände für Menschen mit Behinderungen mit Heckausstieg (DIN 18040-3, S.23):
 - Bewegungsfläche im Heckbereich mit Breite analog Parkstand und 2,50 m Länge
- Neigungsverhältnisse analog Straßenseitenraum (vgl. Kapitel 5.1)
- Gewährleistung einer barrierefreien Zuwegung (Bordabsenkung in direkter Nähe zum Parkstand)
- Anlage barrierefreier Parkstände möglichst zielnah
- Anzahl barrierefreier Parkstände auf Parkplätzen und in Parkbauten (DIN 18040-3, S.22f.):
 - ≥ 3 % für Seitenausstieg und mindestens ein Parkstand für Heckausstieg
 - bei kleineren Anlagen mindestens ein barrierefreier Parkstand
 - Kombination von Seiten- und Heckausstieg ist zulässig

5.6 Kleine und Mini-Kreisverkehrsplätze innerhalb bebauter Gebiete

In Bezug zu Überquerungsstellen an kleinen oder Mini-Kreisverkehrsplätzen ist zu beachten (FGSV 2011, S.57):

- Anordnung von Fahrbahnteilern (Alternativ: Aufpflasterung der Überquerungsstellen)
- Identische Gestaltung aller Überquerungsstellen
- Anordnung von Überquerungsstellen im Abstand von 5,00 m zur Kreisfahrbahn (Ausnahme: Führung des Radverkehrs auf Radwegen)
- Anlage von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO „Zebrastrifen“) an allen Überquerungsstellen unter Beachtung der R-FGÜ (FGSV 2001)
- Absenkung der Bordsteine an Überquerungsstellen (vgl. Kapitel 5.2)
- Ausstattung der Überquerungsstellen mit Bodenindikatoren (vgl. Kapitel 5.2)

5.7 Stadtmobiliar

Stadtmobiliar wie z. B. Abfallbehälter, Sitzgelegenheiten, Bäume, Pflanzkübel, Poller, Sanitäranlagen, Wartehallen oder Werbevitriolen sollen den öffentlichen Raum funktional aufwerten. Dabei ist sicherzustellen, dass keine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer entsteht. Grundsätzlich ist auf folgendes zu achten (FGSV 2011, S.59ff.):

- Platzierung von Stadtmobiliar immer außerhalb des Verkehrs- und Sicherheitsraums
- Erhaltung der erforderlichen Bewegungsflächen für Menschen mit Behinderungen
- Visuell kontrastierende Gestaltung des Stadtmobiliars zur Umgebung
- Sicherstellung der ertastbarkeit mit dem Blindenlangstock
 - bei Unterschreitung der Lichttraumhöhe von 2,25 m:
 - Anbringung von Tasthilfen: Höhe ≤ 15 cm
 - Alternativ: Anbringung eines Sockels: Höhe ≥ 3 cm
- Gewährleistung der Auffindbarkeit, Nutzbarkeit, Erkennbarkeit und Lesbarkeit von visuellen Informationen (z. B. Bedienelemente):
 - Beachtung von Schriftgrößen und -arten, Anbringungshöhen usw. (vgl. DIN 32975)
- Höhe von Absperrerelementen: $\geq 0,90$ m
 - keine Verbindung der Elemente mit Ketten!
- Ausstattung von Rahmen- und Umlaufsperrern mit Querstreben in ≤ 15 cm Höhe
- Umlaufsperrern: Sicherstellung einer Durchfahrtsbreite $\geq 1,50$ m
- Wartehallen des ÖPNV:
 - Aufstellung i. d. R. auf separaten Warteflächen
 - transparente Gestaltung
 - visuell kontrastreiche Rahmung der Seiten- und Rückwände
 - Anbringung visuell kontrastierender Markierungstreifen gemäß DIN 32975 mindestens auf transparenten Seitenwänden (vgl. Kapitel 5.4)
 - Platzierung von Sitzgelegenheiten innerhalb der Überdachung unter Berücksichtigung einer Aufstellfläche für Rollstühle oder Kinderwagen
 - Freihaltung der Bewegungsfläche vor Fahrplanaushängen

5.8 Arbeitsstellen an Straßen

Bei der Einrichtung von Arbeitsstellen an Straßen ist auf folgendes zu achten (FGSV 2011, S.74):

- Sicherung der Arbeitsstelle mit festen Absperrschranken inklusive Tastkante in einer Höhe ≤ 15 cm
- Gewährleistung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsraums
 - Sicherung mit seitlichen, visuell kontrastierenden und taktil gut wahrnehmbaren Absperrschranken
- Anrampung unvermeidbarer Stufen > 3 cm
- Abtrennung der Fahrgasse mit unmissverständlich wahrnehmbaren Führungstreifen
- Ggf. Ausstattung provisorischer Überquerungsstellen mit taktil erkennbaren Leitelementen

6 Quellenverzeichnis

Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen [Hrsg.] (2009): Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.- alle inklusive! Die neue UN-Konvention - Zwischen Deutschland, Lichtenstein, Österreich und der Schweiz abgestimmte Übersetzung, Berlin

BGG (2002): Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2016 (BGBl. I S. 1757) geändert worden ist). BGG

BGGEG - Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze.- Kurztitel: Behindertengleichstellungs-Einführungsgesetz vom 27.04.2002, (BGBl. I S. 1467), (BGBl. III 860-9-2/1)

BiB - Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2004): Bevölkerung Fakten – Trends – Ursachen – Erwartungen.- [Sonderheft der Schriftenreihe des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung] 2. Auflage, Wiesbaden

Börsch-Supan, Axel (2007): Gesamtwirtschaftliche Folgen des demographischen Wandels.- In: [Geographische Rundschau] Heft 2, S.48-52, Braunschweig

Chlond, Bastian et al. (2006): Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels.- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] [FGSV] Bd.144, Köln

DIN 18040-1 - Deutsches Institut für Normung e. V. (2010): Barrierefreies Bauen — Planungsgrundlagen — Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude.- Berlin

DIN 18040-2 - Deutsches Institut für Normung e. V. (2011): Barrierefreies Bauen — Planungsgrundlagen — Teil 2: Wohnungen.- September 2011, Berlin

DIN 18040-3 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Barrierefreies Bauen — Planungsgrundlagen — Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Dezember 2014, Berlin.

DIN 32974 - Deutsches Institut für Normung e. V. (2000): Akustische Signale im öffentlichen Bereich.- Berlin

DIN 32975 - Deutsches Institut für Normung e. V. (2009): Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung.- November 2009, Berlin

DIN 32981 - Deutsches Institut für Normung e.V.: Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) — Anforderungen, Oktober 2015, Berlin.

DIN 32984 - Deutsches Institut für Normung e. V. (2011): Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.- Oktober 2011, Berlin

DIN EN 81-70 - Deutsches Institut für Normung e. V. (1993): Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen.- Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge, Berlin

EDAD - Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e. V. / Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin [Hrsg.] (2008): ECA für Verwaltungen.- Berlin [u.a.]

EIDD - Design for All Europe (2004): Die EIDD Deklaration von Stockholm.- Gutes Design schafft Möglichkeiten, schlechtes Design Beschränkungen,
http://dfaeurope.eu/wp-content/uploads/2014/05/stockholm_declaration_deutsch.pdf,
abgerufen am 09.11.2016, Stockholm, Schweden

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen: R-FGÜ 2001.- Köln (FGSV 252)

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs - EAR 05.- Köln (FGSV 283)

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.- RAST 06, Köln (FGSV 200)

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA. Köln (FGSV, 212).

Flöthmann, E.-Jürgen / Tovote, Uwe / Schleifnecker, Thomas (2006): Ein Blick in die Zukunft: Deutschlands Kommunen im Wettbewerb um Einwohner.- In: Schmidt, Kerstin [Hrsg.]: Wegweiser demographischer Wandel 2020 - Analysen und Handlungskonzepte für Städte und Gemeinden.- [Schriftenreihe // Bundeszentrale für Politische Bildung] Band 607, S.13-23, Bonn

IDZ DesignPartner Berlin GmbH et al. (2009): Impulse für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung durch Orientierung von Unternehmen und Wirtschaftspolitik am Konzept Design für Alle.- Berlin

Kilper, Heiderose / Müller, Bernhard (2005): Demographischer Wandel in Deutschland.- In: [Geographische Rundschau] Heft 3, S.36-41, Braunschweig

Leibniz-Gemeinschaft e.V. [Hrsg.] (2007): Demographischer Wandel – Raumentwicklung – Regionalpolitik.- [Zwischenruf - Raumwissenschaftliche Forschung für die politische Praxis] Heft 1/2007, Bonn

Leidner, Rüdiger / Neumann, Peter / Rebstock, Markus (2007): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle - Eine Einführung.- In: Leidner, Rüdiger / Neumann, Peter / Rebstock, Markus [Hrsg.]: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle - Erfahrungen aus Forschung und Praxis.- [Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V.] Nr.38, S.1-9, Münster

Münz, Rainer (2005): Demographischer Wandel in Deutschland - Analyse, Prognose, Konsequenzen.- In: Topp, Hartmut H. [Hrsg.]: Workshop "Demografischer Wandel, Mobilität und Verkehr".- [Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Reihe B, Seminare] Band 279, S.9-17, Berlin

Neumann, Peter / Reuber, Paul [Hrsg.] (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle.- Münster

Pfaff, Heiko (2007): Schwerbehinderte Menschen 2005.- In: [Wirtschaft und Statistik] Heft 7/2007, S.712-719, Wiesbaden

Rebstock, Markus (2006): Barrierefreie Gestaltung von höhengleichen Reisendenübergängen in Bahnhöfen.- Der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit [Hrsg.] Erfurt

Rebstock, Markus (2007): Verkehrsraumgestaltung für Alle! Auch für Fußgänger?!.- In: Leidner, Rüdiger / Neumann, Peter / Rebstock, Markus [Hrsg.]: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle - Erfahrungen aus Forschung und Praxis.- [Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V.] Nr.38, S.59-72, Münster

Rebstock, Markus (2009): Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.- Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen, Erfurt, Trier

Statistisches Bundesamt [Hrsg.] (2015): Bevölkerung Deutschlands bis 2060 - 13. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung. Wiesbaden

ThürBO - Thüringer Bauordnung vom 13.03.2014. Freistaat Thüringen

ThürGIG - Thüringer Gesetz zur Gleichstellung und Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen.- vom 16. Dezember 2005

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr [Hrsg.] (2015): ÖPNV-Investitionsrichtlinie 2015 Stand 01.01.2015. Online verfügbar unter https://www.thueringen.de/mam/th9/oePNV/ts_opnv_ir_2015.pdf, zuletzt geprüft am 24.10.2016.

Topp, Hartmut H. (2005): Mobilität & Verkehr – Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot bei weniger und älterer Bevölkerung.- In: [Verkehrszeichen] Heft 1, S.6-12, Mülheim an der Ruhr

Wörmann, Geesken (2007): Mitwirkung an kommunalen Planungsprozessen aus Sicht der Behindertenverbände.- In: Leidner, Rüdiger / Neumann, Peter / Rebstock, Markus [Hrsg.]: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle - Erfahrungen aus Forschung und Praxis.- [Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V.] Nr.38, S.29-36, Münster

7 Autorenporträt

Dr. Markus Rebstock

E-Mail: rebstock@fh-erfurt.de

Telefon: (0361) 6700-655

Fax: (0361) 6700-757

Adresse: Altonaer Str. 25
D-99085 Erfurt



Dr. phil. Markus Rebstock hat an der Universität Trier angewandte Geographie / Raumentwicklung studiert und ist seit September 2001 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt in verschiedenen Forschungsprojekten mit dem Schwerpunkt Design für Alle und Barrierefreiheit im Verkehr, Hochbau und Tourismus tätig. Seine Promotion mit dem Titel „Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.- Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen“ am Fachbereich Geographie der Universität Trier hat Dr. Rebstock im Jahr 2009 erfolgreich abgeschlossen.

Dr. Rebstock ist in verschiedenen Gremien aktiv, z. B. als:

- Leiter des Arbeitskreises 2.5.3 Barrierefreie Verkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)
- Mitglied im Arbeitsausschuss 2.5 Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs der FGSV e. V.
- Mitglied im Arbeitsausschuss Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (NA 005-01-11-01 AK), Normenausschuss Bauwesen (NABau) des Deutschen Instituts für Normung e. V.
- Mitglied im European Concept for Accessibility Network (EuCAN)
- Mitglied der Arbeitsgruppe "Barrierefreie Umweltgestaltung" (BAR) der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V.
- Gründungsmitglied des bith - Barrierefrei in Thüringen e. V.