

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung am 09. Mai 2012

73. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

- **„Barrierefreie Mobilität und barrierefreies Wohnen – Voraussetzungen für Teilhabe und Gleichberechtigung“**,
Antrag der Fraktion der SPD, BT-Drucksache 17/6295
- **„Barrierefreies Bauen im Baugesetzbuch verbindlich regeln“**,
Antrag der Fraktion DIE LINKE“, BT-Drucksache 17/9426
- **„Barrieren abbauen – Mobilität und Wohnen für alle“**,
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drucksache 17/9406

BARRIEREFREIHEIT: Megatrend oder Randthema?

Ist „Barrierefreie Mobilität“, ist „Barrierefreies Wohnen“ Teil eines Megatrends oder nur ein Randthema?

Die Prognosen der demografischen Entwicklung kennen wir: Es wird sehr viel mehr ältere und hochaltrige Menschen geben. Das heißt auch: Es wird mehr Menschen mit motorischen und sensorischen Beeinträchtigungen geben.

Die UN – Behindertenrechtskonvention zeigt, dass die Rechte behinderter Menschen nicht nur in Deutschland, sondern weltweit ein Thema sind.

Die gesellschaftliche Akzeptanz ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Es wird zunehmend als selbstverständlich angesehen, dass behinderte Menschen Ansprüche haben und sie bzw. ihre Vertreter diese auch einfordern.

Wir haben es zunehmend mit selbstbewußten Bürgern, Kunden, Fahrgästen, Nutzern zu tun. Kritik an einer nicht barrierefreien Anlage wird schnell öffentlich gemacht. Verbandsklagen nach § 13 (1) (BGG) sind zwar selten, Beschwerden bei der Presse oder beim örtlichen Abgeordneten aber nicht.

Dennoch ist „Barrierefreie Mobilität“, ist „Barrierefreies Wohnen“ häufig nur ein Randthema:

Sehr viel stärkeres Interesse wird bekanntlich z. B. gerade den Themen Energiewende, Elektromobilität und energetische Gebäudesanierung entgegengebracht.

Die Einsparung von Kosten für Bau und Betrieb sind Dauerthemen. Kostensteigernde Maßnahmen, z. B. auch um eine barrierefreie Nutzung zu gewährleisten, sind unbeliebt. Nach dem Haushaltsrecht müssen sie bei Vorhaben der öffentlichen Hand unabweisbar sein.

Bürokratieabbau wird als wichtiges Ziel angesehen, das möglichst nicht durch neue Detailregeln des barrierefreien Bauens oder eine hohe Kontrolldichte gefährdet werden soll.

Die ästhetische Gestaltung eines Gebäudes hat nicht nur bei Architekten oft einen höheren Stellenwert als die Berücksichtigung von Detailanforderungen behinderter Nutzer.

BARRIEREFREIHEIT braucht Aufmerksamkeit

Die Barrierefreie Gestaltung der Umwelt ist eine wesentliche Voraussetzung für eine inklusive Gesellschaft. Der Weg dorthin ist kein Selbstläufer, sondern wird sicherlich lang und in Teilen beschwerlich sein. Das Ziel der Herstellung der Barrierefreiheit braucht daher die Aufmerksamkeit gerade (auch) der Entscheidungsträger. Deshalb ist es sehr zu begrüßen, dass sich der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund der vorliegenden Anträge (BT-Drucksachen 17/6295, 17/9426 und 17/9406) damit befasst.

Die BAR-Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“

Die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V. (BAR) steht mit ihren zahlreichen Aktivitäten für die Verwirklichung von Teilhabe. Das gemeinsame Ziel der BAR und ihrer Mitglieder ist, den

individuellen Bedürfnissen der behinderten Menschen gerecht zu werden und Teilhabe – oder umfassender: Inklusion – zu ermöglichen. Die BAR ist Plattform der Rehabilitationsträger zur Erledigung gemeinsamer Aufgaben und Interessenvertretung für Rehabilitation und Teilhabe insgesamt. Mitglieder der BAR sind die Träger der gesetzlichen Krankenversicherung, der gesetzlichen Unfallversicherung und der gesetzlichen Rentenversicherung sowie die Bundesagentur für Arbeit. Weitere Mitglieder sind die Bundesländer, BIH, BAGüS, die kassenärztliche Bundesvereinigung und die Sozialpartner.

Schon vor 30 Jahren hat die BAR erkannt, dass nur mit einer barrierefrei gestalteten Umwelt ein langfristiger Rehabilitationserfolg zu sichern ist, und deshalb die BAR-Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ gegründet. Die Arbeitsgruppe versteht sich als Fachforum, in dem Ideen und Informationen ausgetauscht sowie Stellungnahmen erarbeitet werden. Ihr Ziel ist es, die gesellschaftliche Partizipation von Menschen mit Behinderungen und chronisch kranken Menschen zu fördern. Dauerhafte Rehabilitationserfolge sind nur dann möglich, wenn überall technische, soziale und Barrieren im „Kopf“ beseitigt werden. Der Arbeitsgruppe gehören neben den zuständigen Institutionen insbesondere maßgebliche Akteure aus den Bereichen Infrastruktur und Betrieb, Behindertenverbände sowie Vertreter weiterer relevanter Gruppen (u. a. Fachorganisationen, Wissenschaft) an.

Die „BAR-Arbeitsgruppe Barrierefreie Umweltgestaltung“ thematisiert den barrierefreien Zugang zu allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens. Bauen und Wohnen, Arbeit und Freizeit, Kommunikation und Information – alle Lebensbereiche müssen barrierefrei sein, wenn gleichberechtigte Teilhabe möglich sein soll.

Beachtliche Fortschritte

Barrierefreie Mobilität und Barrierefreies Bauen sind vergleichsweise junge Aufgaben, wenn wir an andere Zielsetzungen und Anforderungen, z. B. in Bezug auf Verkehrssicherheit oder Brandschutz, denken. Noch in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts ist man beispielsweise davon ausgegangen, dass es technisch-wirtschaftlich nicht leistbar sei, das öffentliche Verkehrssystem generell für schwerbehinderte Menschen zugänglich zu machen. Inzwischen ist die Barrierefreiheit in großen Teilen des ÖPNV bereits weitgehend hergestellt. Nachholbedarf besteht allerdings noch bei bestehenden älteren Anlagen.

Beachtliche Fortschritte sind zu verzeichnen – beginnend bereits vor Ergänzung des Artikel 3 (3) Grundgesetz im Jahr 1994 (beispielhafte, nicht abschließende Aufzählung):

- Gesetzlich
BGG, UN-Behindertenrechtskonvention, Bestimmungen in Fachgesetzen des Bundes und der Länder sowie in europarechtlichen Vorgaben)
- Finanziell
GVFG/Entflechtungsgesetz, sog. GVFG-Nachfolgeregelungen der Länder, KfW-Förderprogramm „Altersgerecht umbauen“, Förderung des BKB
- Technisch
Entwicklung von Niederflurfahrzeugen, Verbesserung/Verbreitung von Hilfsmitteln: z. B. Rollatoren, innovative Informationssysteme
- Beteiligung behinderter Menschen
gemäß Vorgaben in BGG, EBO, PBefG, EBO und Landesgesetzen, Mitwirkung bei Erarbeitung von Regelwerken, z. T. auch informelle Beteiligung, Arbeitsgruppe der DB zum 2. Programm, Bestellung von Behindertenbeauftragten
- Programme
Nationaler Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (NAP), 2. DB-Programm
- Forschung
Projektförderung der Programme FoPS und ZukunftBau, z. B. Leitfaden barrierefreies Bauen – Umsetzung der neuen Normen, BMVBS, 10.08.17.7-08.27, Berücksichtigung der Belange behinderter Personen bei Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln, BMVBS/BAS FE 03.0405

- Best Practice
Das Aufzeigen geeigneter Lösungen anhand ausgewählter, anschaulicher Positivbeispiele ist erfahrungsgemäß wirkungsvoll, um in der Praxis zu einer schnellen Verbreitung sachgerechter, effizienter Maßnahmen der barrierefreien Umweltgestaltung zu gelangen. Derartige Best Practices sind z. B. wesentlicher Bestandteil des Handbuchs „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland – Barrier-free Public Transport in Germany“, herausgegeben 2003 vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), gefördert vom BMVBW (Gesamtbearbeitung STUVA). Wegen neuer technischer Entwicklungen und zwischenzeitlicher Änderungen von Rahmenbedingungen hat das BMVBS das Forschungsprojekt „Analyse des derzeitigen Entwicklungsstands barrierefreier Lösungen für mobilitätseingeschränkte Personen im ÖPNV“ (FE 70.872/2011) beauftragt. Die Ergebnisse sind Grundlage einer vollständig überarbeiteten Neuauflage des Handbuchs, das noch in diesem Jahr veröffentlicht werden soll.
- Technische Regelwerke
DIN 18040-1 und -2 und weitere Normen, FGSV-H BVA, DB-Modul 813
- Kompetenzaufbau, Aus- und Fortbildung von Personal
BMVBS-Reihe „direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Architekten: NAP Abschnitt 6.7, zahlreiche Leitfäden und Seminare, Qualifizierungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen
- Öffentlichkeitsarbeit
Dachkampagne der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, Veranstaltungen von Behindertenverbänden und -beauftragten, Informationen über Fahrgastrechte allgemein

Die genannten Beispiele und viele ungenannte mehr tragen auf unterschiedlichen Ebenen dazu bei, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu verbessern und sich dem Ziel einer barrierefrei gestalteten Umwelt zu nähern.

Der Nutzen für Alle

Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sind in vielen Fällen vorteilhaft für behinderte und nicht behinderte Menschen, z. B. auch mobilitätseingeschränkte Nutzer im weiteren Sinn: Personen mit Kinderwagen, akut erkrankte, ältere Menschen etc. Das „Design für Alle“ (vgl. auch Antrag Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Abschnitt II 2e) bringt Nutzen für Alle. Dies wird allerdings nicht immer hinreichend deutlich gemacht. Auch in Kostenvergleichsbetrachtungen sollte dieser Aspekt einbezogen werden. Die Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für einzelne Nutzergruppen sollte nicht zu Nachteilen anderer gehen.

Eindrucksvolles Beispiel für eine Maßnahme, von der Alle profitieren, ist die Optimierung der Ein- und Ausstiegssituation öffentlicher Verkehrsmittel (Win-Win-Situation: Zugänglichkeit für behinderte, Erleichterung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Reduzierung der Reisezeiten durch Beschleunigung des Fahrgastwechsels, Senkung von Betriebskosten).

„Die 10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“

Eine zielgerichtete und intensive Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig, um wichtige „Botschaften“ der Barrierefreiheit zu verbreiten. Die BAR-Arbeitsgruppe Barrierefreie Umweltgestaltung hat „10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“ erarbeitet, die das komplexe Gesamthema „Barrierefreiheit“ in sehr knapper Form öffentlichkeitswirksam darstellen (nur 1 DIN A4-Seite!, vgl. Anlage). Die sog. „Gebote“ machen auch auf Defizite aufmerksam und richten den Blick in die Zukunft. Der „ein wenig emotionale“ Text – mit persönlicher, „direkter“ Ansprache –, wird ergänzt durch „BARRIEREFREIHEIT in 10 Kernpunkten“, die in übersichtlicher Zuordnung die betreffenden „Gebote“ erläutern und begründen (veröffentlicht im Dez. 2011: www.bar-frankfurt.de).

Defizite

Im Bestand gibt es sowohl in der Verkehrsinfrastruktur – einschließlich von Fahrzeugen und Betrieb – als auch beim Wohnen erhebliche Defizite.

Die Belange seh- und hörgeschädigter Menschen im öffentlichen Verkehrsraum (vgl. BMVBS-direkt 64/2008) werden auch bei Neuanlagen teilweise unzureichend berücksichtigt.

Die Entwicklung Technischer Regelwerke des Barrierefreien Bauens ist noch nicht abgeschlossen (z. B. Aufstellung DIN 18040-3; Fortschreibung RABT).

Planer und Betreiber verfügen nur zum Teil über vertiefte Kenntnisse der Anforderungen behinderter Nutzer und deren Umsetzung in sachgerechte Lösungen.

Servicepersonal für Information, Fahrkartenverkauf und bedarfsgerechte Hilfeleistungen, auf die behinderte Menschen insbesondere bei (noch) nicht barrierefreien Anlagen und Einrichtungen angewiesen sind, ist innerhalb der Mobilitätskette (infolge von Rationalisierung/Personalabbau) oft allenfalls punktuell verfügbar.

Untersuchungsbedarf

Die Auswirkungen des BGG und der in Zusammenhang mit diesem Gesetz geänderten Fachgesetze auf die Bereiche Bau und Verkehr wurden im Jahr 2004 in einem Forschungsprojekt des BMVBW umfassend untersucht (FE-Nr. 70.0703, STUVA e. V. / lbGM). Inhalt des Schlussberichtes: Rechtliche Grundlagen, grundsätzliche Ziele (insbesondere Umsetzung von §§ 1, 4 und 8 (2) BGG), Bauten des Bundes (§ 8 Abs. 1), GVFG-Vorhabenplanung (Artikel 49), Regelungen im Bundesfernstraßengesetz (Art. 50), Nahverkehrspläne (Art. 51), Programme der Eisenbahnen (Art. 52), Luftverkehr (Art. 53), Zielvereinbarungen (§ 5 BGG), Regelungen zur Partizipation und Transparenz (§§ 5 und 13 BGG sowie Art. 49, 51 und 52). Die Ergebnisse – eine Zwischenbilanz – sind in den „Bericht der Bundesregierung über die Lage behinderter Menschen und die Entwicklung ihrer Teilhabe“ vom 15. Dez. 2004 eingeflossen.

Angesichts der zwischenzeitlich gewonnenen, weiteren Erfahrungen und veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen (vor allem Föderalismusreform und UN-Behindertenrechtskonvention) halten wir eine erneute umfassende Wirkungsanalyse der Vorgaben zur Herstellung weitreichender Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr für mehr als zweckmäßig. Einbezogen werden sollten das Landesrecht, wesentliche Änderungen des Technischen Regelwerkes und relevante Forschungsergebnisse. Diese „Bilanz“ würde ein gesichertes Fundament für praxisingerechte Empfehlungen zur Anwendung der vorhandenen Instrumentarien und zur Weiterentwicklung der Gleichstellung behinderter Menschen bieten. Der Forderung nach Evaluierung – im Antrag der SPD-Fraktion bezogen auf den Öffentlichen Personenverkehr – stimmen wir daher zu, schlagen aber vor, diese auch auf die Bereiche Straßenverkehr, Luftverkehr und Bau auszudehnen.

Handlungsbedarf

Es ist durch die Gesetzgebung des Bundes und der Länder sowie flankierende Maßnahmen zu gewährleisten, dass sämtliche neuen Verkehrsanlagen einschließlich von Fahrzeugen barrierefrei im Sinne von § 4 BBG gestaltet werden.

Die Anwendung anerkannter Technischer Regelwerke des Barrierefreien Bauens sollte durch deren verbindliche Einführung beschleunigt und verbreitert werden.

In den Bereichen Bau und Verkehr ist der bestehende Nachholbedarf im Bestand schrittweise systematisch abzubauen. Voraussetzung dafür ist eine gesicherte Finanzierung/Förderung.

Die Sicherheitsbelange behinderter Menschen müssen verstärkt in den Focus gerückt werden, hinsichtlich vorbeugender Maßnahmen, z. B. Sturzprävention, sowie die Bewältigung von Notfällen, z. B. konsequente Anwendung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ bei Notrufanlagen.

Der Kompetenzaufbau und Kompetenzausbau im Bereich der Barrierefreien Umweltgestaltung ist zu intensivieren.

Zu den Anträgen allgemein

Die Vielzahl der Forderungen, die in den genannten Anträgen aufgeführt sind, bestätigt, dass es noch zahlreicher Veränderungen bedarf, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Anträge geben nach meiner Einschätzung einen guten, (fast) umfassenden Überblick über das Verbesserungspotential. Keine der aufgelisteten Forderungen erscheint abwegig. Allerdings hat sich die BAR-Arbeitsgruppe nicht mit jeder einzelnen der darin getroffenen Aussagen und Forderungen im Detail befasst.

Zu ergänzen wären z. B. Forderungen in Bezug auf eine verstärkte Berücksichtigung von Sicherheitsbelangen behinderter Menschen. Hierzu wäre auch eine Klarstellung angebracht, dass die Begriffsdefinition der Barrierefreiheit in § 4 BGG auch die Bewältigung von Notfällen betrifft (und nicht nur die Nutzung im Normalfall).

Wegen des Umfangs des Forderungskatalogs sollte im Hinblick auf die Umsetzungschancen (Durchschlagskraft, organisatorische und technisch-wirtschaftliche Machbarkeit) Prioritäten gesetzt

werden. Dazu könnte die o. a. Wirkungsanalyse (vgl. Abschnitt Untersuchungsbedarf) wesentliche Empfehlungen geben.

Regelungen, die nicht zeitgerecht und wirksam umgesetzt werden (können), führen gerade auch bei den betroffenen Menschen und ihren Vertretern zu Enttäuschungen. Förderlich für einen hohen Zielerfüllungsgrad und die erforderliche Effizienz ist ein möglichst breiter Konsens: Behindertenvertreter, Aufgabenträger und Unternehmen, Planer und Entscheidungsträger sollten „mitgenommen“ werden.

Zu begrüßen wären klare Fristsetzungen zur Durchführung von – nach gesicherten Erkenntnissen – notwendigen Maßnahmen. Dies gilt z. B. für die Vorlage von Programmen gemäß EBO (vgl. Antrag der SPD-Fraktion). Bei Fristsetzungen müssen allerdings praxisingerechte, ggf. langfristige Termine festgelegt werden, die von den zuständigen Institutionen und Unternehmen auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Überlegungen realisierbar sind. Die im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Abschnitt II 2a genannte „Übergangsfrist“ von 10 Jahren erscheint beispielsweise weitaus zu kurz (u. a. Schnittstellenproblematik, Lebenszyklus von Schienenfahrzeugen).

Im Luftverkehr wird die Zielvorgabe von § 19 d und § 20 b LuftVG nur z. T. erfüllt. Zielvereinbarungen sind für diesen Bereich nicht abgeschlossen. Überhaupt ist der Abschluss von Zielvereinbarungen seit der gesetzlichen Einführung dieses Instruments hinter den Erwartungen zumindest der Behindertenverbände zurückgeblieben. Für die barrierefreie Gestaltung von Flugzeugen sind Regelungen auf europäischer bzw. internationaler Ebene gefordert.

Sofern der Fernbusverkehr wie beabsichtigt durch eine PBfG-Novelle liberalisiert wird, wäre es ein Rückschritt, diesen (auch nur übergangsweise) von jeglichen Anforderungen an die barrierefreie Zugänglichkeit freizustellen.

Eine Ausweitung der Förderung des barrierefreien Wohnungsbaus und des barriere reduzierten / altersgerechten Umbaus – einschließlich des Wohnumfeldes – ist erforderlich, um dem derzeitigen und künftig noch wachsenden Bedarf gerecht zu werden. Das betrifft sowohl das Finanzierungsvolumen als auch die Verbesserung der Förderungskonditionen.

Fazit

Es besteht Handlungsbedarf, um die erzielten Fortschritte in Bezug auf barrierefreie Mobilität und barrierefreies Bauen zu sichern, die barrierefreie Gestaltung neuer Anlagen zu gewährleisten und den Nachholbedarf schrittweise abzubauen. Als Grundlage für zielführende, effiziente Entscheidungen wird eine umfassende Wirkungsanalyse (Evaluation) bisheriger Vorgaben zur Herstellung weitreichender Barrierefreiheit empfohlen. Nicht allein Bundesgesetzgeber und Bundesregierung sind gefordert. Die Schaffung der Voraussetzungen für Inklusion, Barrierefreie Mobilität und Barrierefreies Wohnen sind gesamtgesellschaftliche Aufgaben. Die umfassende Herstellung der weitreichenden Barrierefreiheit erfordert insbesondere für den ÖPNV die Fortsetzung nachhaltiger finanzieller Förderung und für den Bereich Wohnen die Ausweitung des derzeitigen Förderungsumfanges.

Jülich, den 03.05.2012

Dr.-Ing. Helmut Grossmann
Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“
der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V. (BAR)

Anlage
BAR: „Die 10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“

„Die 10 Gebote der BARRIEREFREIHEIT“

Das 1. Gebot

BARRIEREFREIHEIT ist Grundlage der Umweltgestaltung für ALLE.

Die Anforderungen behinderter Menschen und die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für ALLE brauchen Deine Aufmerksamkeit und Deinen Einsatz.

Das 2. Gebot

Denke daran, dass die BARRIEREFREIE Gestaltung alle Bereiche betrifft:

Bauen und Wohnen, Mobilität und Verkehr, Bildung und Kultur, Arbeit, Erholung und Gesundheitswesen, Information und Kommunikation.

Das 3. Gebot

Beachte, dass BARRIEREFREIHEIT für alle Menschen wichtig ist, insbesondere für Menschen mit motorischen, sensorischen oder mit kognitiven Beeinträchtigungen.

Das 4. Gebot

Richte Deine Ziele daran aus, dass die Nutzungsobjekte von ALLEN eigenständig wahrnehmbar, erreichbar, begreifbar (verständlich), erkennbar und bedienbar sind.

Das 5. Gebot

Lasse Dich bei der Planung von 5 Maximen leiten:

der ergonomischen Gestaltung, dem Fuß-und-Roll-Prinzip, dem Zwei-Sinne-Prinzip, der Verwendung visueller, akustischer und taktiler Kontraste sowie der Anwendung leichter Sprache.

Das 6. Gebot

Beteilige bei allen Maßnahmen zur Herstellung der BARRIEREFREIHEIT frühzeitig behinderte Menschen oder Ihre Vertreter und Vertreterinnen. Dies dient dazu, sachgerechte Lösungen zu finden und fördert die Akzeptanz.

Das 7. Gebot

Nutze die Technischen Regelwerke, die Erkenntnisse der Forschung und die Erfahrungen der Praxis. BARRIEREFREIHEIT braucht Qualität.

Das 8. Gebot

Stelle die objektive und subjektive Sicherheit für ALLE her. Wesentlich sind vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen. Ermögliche durch bauliche und organisatorische Maßnahmen, dass behinderte Menschen in die Lage versetzt werden, sich im Notfall selbst zu retten bzw. schnell fremde Hilfe zu aktivieren.

Das 9. Gebot

Gehe die Erfüllung des Nachholbedarfs systematisch an, damit durch die Herstellung der BARRIEREFREIHEIT ein nachhaltiger Nutzen für ALLE entsteht.

Das 10. Gebot

Denke an die Zukunft. Aufgrund der demographischen Entwicklung wird die Bedeutung der BARRIEREFREIHEIT noch weiter zu nehmen.

Erarbeitet von der BAR-Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ (8.12.2011)