



EUROPEAN CONFERENCE
OF MINISTERS OF TRANSPORT



Zusammenfassung

**VERBESSERUNG
DES ZUGANGS
ZUM TAXI**



Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (ECMT, European Conference of Ministers of Transport) ist eine internationale Organisation, die am 17. Oktober 1953 durch ein in Brüssel unterzeichnetes Protokoll gegründet wurde. Sie umfasst die Verkehrsminister folgender 44 Vollmitglieder: Albanien, Armenien, Aserbaidschan, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Moldawien, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Schweiz, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, das Vereinigte Königreich und Weißrussland. Ferner umfasst die ECMT sieben assoziierte Mitglieder (Australien, Japan, Kanada, Korea, Mexiko, Neuseeland, die Vereinigten Staaten) sowie ein Land mit Beobachterstatus (Marokko).

Die ECMT versteht sich als verkehrspolitisches Forum, das sich in erster Linie mit Landverkehrsträgern beschäftigt und den Verkehrsministern der Mitgliedstaaten einen Rahmen bietet, in dem sie offen über aktuelle Probleme diskutieren können. Ziel ist es, gemeinsame Ansätze zu einer besseren Nutzung und rationalen Entwicklung der europäischen Verkehrssysteme zu fördern.

Gegenwärtig übernimmt die ECMT zwei wichtige Aufgaben. Einerseits trägt sie dazu bei, ein integriertes Verkehrssystem im erweiterten Europa zu schaffen, welches wirtschaftlich effizient ist und die Standards für Umwelt und Sicherheit einhält. Zu diesem Zweck ist die ECMT bestrebt, auf politischer Ebene Brücken zwischen der Europäischen Union und den übrigen europäischen Staaten zu schlagen. Andererseits stellt die ECMT auch Betrachtungen zu langfristigen Trends im Transportgewerbe an und untersucht im Besonderen die Folgen der Globalisierung auf den Verkehr.

Im Januar 2004 legten die ECMT und die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) die Verkehrsforschung zusammen und gründeten das Joint Transport Research Centre (Gemeinsame Forschungsanstalt für Verkehr). Das Zentrum führt kooperative Forschungsprogramme durch, die alle Landverkehrsträger und deren intermodale Verknüpfung umfassen und die politische Entscheidungsfindung in den Mitgliedstaaten unterstützen sollen.

Im Mai 2006 beschloss der Ministerrat in Dublin eine groß angelegte Reform der ECMT mit dem Ziel, die Organisation dem Rest der Welt zu öffnen. Zudem soll die ECMT sich in Zukunft mit allen Verkehrsträgern beschäftigen. Das neue internationale Verkehrsforum ist bestrebt, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf verkehrspolitische Fragen zu lenken und wird einmal jährlich eine Tagung veranstalten, in deren Rahmen die Verkehrsminister sowie andere Fachminister und Akteure aus dem Bereich über strategisch wichtige Themen diskutieren. Das neue Forum wird 2007 aufgebaut. Ab 2008 soll es voll einsatzfähig sein.

Weitere Informationen über die ECMT im Internet:

www.cemt.org

© ECMT 2007 – Publikationen der ECMT werden vertrieben durch: OECD Publishing, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, Frankreich



INTERNATIONALE STRAßENTRANSPORT UNION (IRU)

Die Internationale Straßentransport Union (IRU), 1948 in Genf gegründet, wacht über die Interessen des Straßentransportsektors weltweit. Durch ihr Netzwerk nationaler Mitgliedsverbände repräsentiert sie die Bus-, Reisebus-, Taxi- und Lkw-Unternehmer, von großen Flotten bis hin zu einzelnen Eigentümern/Betreibern.

Die IRU arbeitet seit Gründung der ECMT 1953 mit dieser eng zusammen.

Angefangen mit 8 nationalen Verbänden aus westeuropäischen Ländern, zählt die IRU heute 180 Mitglieder in 70 Ländern auf allen fünf Kontinenten. Die IRU gründete 1973 eine Ständige Delegation bei der EU in Brüssel, 1998 eine Ständige Delegation bei der GUS in Moskau und eröffnete 2005 eine Ständige Delegation der IRU für den Nahen Osten und Umgebung in Istanbul.

Ziel der IRU ist es, Straßentransport und Ausbildung zur Nutzung der professionellen Kompetenz des Sektors zu fördern und die Qualität der angebotenen Dienstleistungen weiter zu verbessern. Sie repräsentiert den Straßentransportsektor bei den staatlichen Behörden, privaten Körperschaften und den Medien und fördert Kooperation und Ergänzung mit anderen Verkehrsmitteln. Ihre Aktivitäten fallen unter zwei strategische Prioritäten: nachhaltige Entwicklung und Förderung des Straßentransports.

Die aktiven Mitglieder der IRU sind die repräsentativsten nationalen Straßenverkehrsverbände. Die assoziierten Mitglieder der IRU kommen aus Branchen, die eng mit dem Straßentransport verbunden sind, wie Fahrzeug- und Reifenhersteller, Mineralölindustrie sowie Unternehmen für Informationssysteme.

Die Mitglieder der IRU tragen mit Know-how, Erfahrung und politischem Gewicht zu dem weltweiten Netzwerk der Organisation bei. Ihre Einheit gibt dem Sektor bei Kontakt mit den Regierungen, zwischenstaatlichen Organen, anderen gewerblichen Sektoren und der Zivilgesellschaft Autorität, Glaubwürdigkeit und Stärke.

Die Gruppe **“Taxis und Mietwagen mit Fahrer”** der IRU mit 28 Mitgliedsverbänden aus 25 Ländern repräsentiert das Taxigewerbe innerhalb der IRU. Neben der Zugänglichkeit von Taxis und Mietwagen mit Fahrer sind die Hauptanliegen dieser Gruppe für 2007 die Integration in die Verordnung für Berufszugang in der Gesetzgebung sowie die Schaffung von Ausbildungsstandards bezüglich des Befähigungsnachweises für Taxis und Mietwagen mit Fahrer.

* * * * *

Für mehr Informationen besuchen Sie www.iru.org

VORWORT

Die Zugänglichkeit zu Verkehrsdienstleistungen und -infrastruktur ist ein wesentlicher Faktor zur Gewährleistung eines hochwertigen, effizienten und nachhaltigen Verkehrssystems. Die IRU sowie die ECMT arbeiten seit vielen Jahren im Interesse ihrer Mitglieder an der Verbesserung der Verkehrszugänglichkeit. Bei der Schaffung zugänglicherer Transportdienstleistungen und -abläufe wurde bedeutender Fortschritt erzielt.

Zugang zum Taxi bleibt größtenteils aufgrund der Organisation des Gewerbes und dessen Aktivitäten sowie der Taxikonzeption selbst eine besondere Herausforderung. In Anbetracht der Bedeutung von Taxidienstleistungen angesichts des Tür-zu-Tür-Dienstes für behinderte und ältere Menschen ist eine zielgerichtete, abgestimmte Vorgehensweise wichtig.

Die ECMT und IRU haben Ende der 90er diesen Bedarf erkannt und zusammen eine Studie erarbeitet, die die wirtschaftlichen Faktoren untersucht, welche die Verbesserung der Zugänglichkeit zu Taxis erschweren¹. Diese Arbeit zeigte die Notwendigkeit auf, Probleme im Zusammenhang mit der Gestaltung des Taxis zu erforschen. So legten die ECMT und die IRU in einer erneuerten gemeinsamen Initiative 2005-2006 dar, wie eine bessere Taxigestaltung langfristig für Benutzer und Gewerbe profitabel sein kann. Dieser Bericht ist das Ergebnis dieser neuesten gemeinsamen Initiative.

Zum ersten Mal vereint die Studie die Sichtweisen aller Verantwortlichen aus dem Taxigewerbe, der Infrastruktur und Fahrzeuggestaltung. Sie beginnt mit den Bedürfnissen der Nutzer, stellt fest, was mittel- und langfristig für Fahrzeughersteller und -umbauer realistisch ist, zeigt auf, wie Unternehmer – durch umfassende Ausbildung und Interaktion mit behinderten Kunden – dazu beitragen können, völlige Zugänglichkeit der Taxidienste zu erreichen und schlägt Wege vor, wie Regierungen gleichzeitig Verbesserungen bei der Fahrzeuggestaltung und der Infrastruktur fördern können.

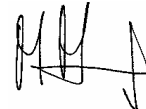
Die Empfehlungen, die aus dieser Initiative hervorgehen, spiegeln so die Vielfalt der für die Vorbereitung des Berichts erarbeiteten Sichtweisen wider. Unsere Hoffnung ist, dass sie mittel- und langfristig ein Rahmenwerk zur Verbesserung der Fahrzeuggestaltung, der Dienstleistungen und der Infrastruktur im Taxigewerbe bieten und so zu höherer Qualität durch ein gerechteres und sozial nachhaltigeres Transportgewerbe beitragen.

Jack Short



Generalsekretär ECMT

Martin Marmy



Generalsekretär IRU

1. Gemeinsamer Bericht der ECMT und IRU über die wirtschaftlichen Aspekte der Zugänglichkeit bei Taxis, ECMT 2001.

DANKSAGUNGEN

Die ECMT und die IRU möchten den Mitgliedern ihrer gemeinsamen Task-Force "Verbesserung der Taxizugänglichkeit" für ihre Sachkenntnis bei der Entwicklung dieses Berichts ebenso wie den Mitgliedern der ECMT-Arbeitsgruppe betreffend Zugang und Einbeziehung sowie der IRU-Gruppe "Taxis und Mietwagen mit Fahrer" ihren Dank aussprechen.

Beide Organisationen sind besonders den Vertretern der Autohersteller und -umbauer (in Anhang 1 aufgelistet) dankbar, die zur Vorbereitung der Studie mit ihrer Erkenntnis und ihren Sichtweisen beigetragen haben.

Ein besonderer Dank geht an Philip Oxley (Vereinigtes Königreich), Experte für Zugänglichkeit, für seine Fachkundigkeit, mit der er zur Analyse und dem Entwurf des vorliegenden Berichts beigetragen hat.

INHALTSVERZEICHNIS DES BERICHTS

VORWORT

DANKSAGUNGEN

ÜBERSICHT

1. EINLEITUNG
 2. HINTERGRUND
 3. DIE NOTWENDIGKEIT DER ZUGÄNGLICHKEIT
 4. METHODE
 5. DER TAXIMARKT
 - 5.1 Fahrzeuganzahl und -typen
 - 5.2 Lizenzvergabe und Kontrolle
 - 5.3 Finanzielle Zuschüsse
 - 5.4 Gewerbestruktur
 - 5.5 Taxis für behinderte Personen
 6. GESTALTUNG FÜR DIE ROLLSTUHL-ZUGÄNGLICHKEIT
 - 6.1 Forschung zu Gestaltungskriterien
 - 6.2 Aktuelle und vorgeschlagene Gestaltungsvorgaben
 - 6.3 Die „idealen“ Gestaltungsnormen verwenden
 - 6.4 Praktische Konstruktionen für Fahrgäste im Rollstuhl
 7. TAXIS FÜR PERSONEN MIT ANDEREN BEHINDERUNGEN
 8. DAS VERHÄLTNIS DER ZUGÄNGLICHEN TAXIS FÜR ROLLSTUHLFAHRER
 9. TAXIZENTRALEN: VERMITTLUNG UND KONTROLLE
 10. DIE BEREITSTELLUNG ZUGÄNGLICHER TAXIS FÖRDERN
 11. DEN ERWERB ZUGÄNGLICHER TAXIS FÖRDERN
 12. INFRASTRUKTUR
 13. AUSBILDUNG IM TAXIGEWERBE
 14. EMPFEHLUNGEN
 - 14.1 Fahrzeugtyp 1: rollstuhlzugängliche Taxis
 - 14.2 Fahrzeugtyp 2: zugängliche Standardtaxis
 - 14.3 Bereitstellung zugänglicher Taxis fördern
 - 14.4 Infrastruktur
 - 14.5 Ausbildung
 15. SCHLUSSFOLGERUNGEN
- ANHANG 1. Beteiligte Unternehmen und Organisationen

ZUSAMMENFASSUNG

1. Kontext

Taxis müssen eine Schlüsselrolle bei der Leistung von Tür-zu-Tür-Diensten für behinderte und ältere Menschen spielen. Die Kombination persönlicher Taxidienste, ihre weitgehende Verfügbarkeit sowohl zur Tages- als auch Nachtzeit wie auch für den geographischen Bereich und ihr Tür-zu-Tür-Betrieb haben einen besonderen Wert für behinderte Personen.

Während sich der Zugang zum öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren für behinderte und ältere Menschen um einiges verbessert hat, existiert ein Problem hinsichtlich der Zugänglichkeit zum Taxi, vornehmlich aufgrund der Struktur und Organisation dieses Berufsstandes. Vor allem die vorherrschende Gestaltung der Fahrzeuge für Taxidienste macht in den meisten Ländern den Gebrauch für viele behinderte und ältere Menschen schwierig.

1994 billigten die ECMT-Verkehrsminister eine Resolution, die unter anderem empfahl, dass Fahrzeughersteller und -konstrukteure dazu ermutigt werden sollten, die Gestaltung aller Taxis auf Zugänglichkeit auszurichten. Obwohl in einigen Ländern Fortschritt bei der Verbesserung der Zugänglichkeit von Taxis erzielt wurde, war die Umsetzung der Resolution von 1994 im Allgemeinen recht langsam. Es ist nur ein europäisches Land bekannt, das mehr als 20% seiner Taxiflotte für Rollstuhlfahrer zugänglich gestaltet hat. Bei den meisten Ländern sind es weniger als 10% der Taxis und in manchen Fällen überhaupt keine.

In Anbetracht der Tatsache, dass es mehr als 45 Millionen behinderte Menschen in ganz Europa gibt, unter denen sich drei bis vier Millionen Rollstuhlfahrer befinden, steht außer Frage, dass die Zugänglichkeit zu Taxidiensten verbessert werden muss.

Mit diesem Ziel vor Augen haben sich die ECMT und die IRU zusammengetan, um zu untersuchen, wie die Taxigestaltung verbessert werden kann, um den Bedürfnissen behinderter Menschen nachzukommen. Zielsetzung war, eine so realistisch wie mögliche Anzahl von Empfehlungen für Hersteller betreffend die Fahrzeuggestaltung zu entwickeln, um so auf die Bedürfnisse der Benutzer vollständig eingehen zu können.

Die Studie, die sich der 2001² gemeinsam veröffentlichten ECMT-IRU Studie über die wirtschaftlichen Aspekte der Zugänglichkeit bei Taxis anschließt, ist daher

2. Gemeinsamer Bericht der ECMT-IRU über die Wirtschaftlichen Aspekte der Zugänglichkeit von Taxis, ECMT 2001.

unter Hinzuziehung großer europäischer Automobilhersteller, des einzigen spezialisierten Taxiherstellers Europas und der auf Fahrzeugumbau spezialisierten Unternehmen, die Serienfahrzeuge für den Taximarkt anpassen, durchgeführt worden. Diese Beratung wurde in zwei speziellen Seminaren und Diskussionen mit einzelnen Herstellern durchgeführt. Zusätzlich zu den Herstellern waren auch Verkehrsbehörden, der europäische Dachverband für behinderte Menschen und nationale Verbände für Taxiunternehmen eng in die Vorbereitung der Studie miteinbezogen.

So beginnt die Studie mit den Bedürfnissen behinderter Menschen. Dann untersucht sie, was aus Sicht der Hersteller machbar und was für das Taxigewerbe akzeptabel wäre.

2. Empfehlungen der ECMT und der IRU für die Fahrzeugkonzeption von Taxis

Unter Berücksichtigung der hier vorgebrachten Designempfehlungen sollte bedacht werden, dass diese eine Vorlage für die Zukunft sind. Es ist nicht vorgesehen – und es wäre auch nicht realistisch – die Änderungen in der Gestaltung sofort oder in naher Zukunft zu erwarten. Sie sollten eher als ein Leitfaden für die mittel- und langfristige Entwicklung von Taxis gesehen werden, die sicher und bequem von der Mehrheit der behinderten Menschen benutzt werden können. Es ist zugegeben unmöglich, der Gesamtheit der Rollstuhlfahrer Zugänglichkeit zu garantieren, ohne die operative Nutzungsfähigkeit des Fahrzeugs für den Unternehmer und die anderen Fahrgäste zu mindern. Es wird eine geringe Anzahl von Personen geben, die, aufgrund der Größe ihres Rollstuhls oder der Art ihrer Behinderung, keinen Zugang zum Taxi oder anderen Arten öffentlichen Verkehrs haben werden. Sie werden auch weiterhin einen spezialisierten Tür-zu-Tür-Dienst benötigen.

Die Empfehlungen der ECMT und der IRU für Zugänglichkeit zum Taxi basieren auf zwei Konzeptionsebenen:

Typ 1: Rollstuhlzugängliche Taxis: zugängliche Fahrzeuge, die die Mehrheit (aber nicht alle) der Fahrgäste befördern können, die im Rollstuhl reisen sowie Personen mit anderen Behinderungen.

Typ 2: Zugängliche Standardtaxis: Fahrzeuge, die so gebaut sind, dass sie den Gebrauch für behinderte Menschen erleichtern, jedoch ausschließlich Rollstuhlfahrer befördern können, die vom Rollstuhl auf einen Sitz im Taxi umsteigen können.

Es wird empfohlen, dass sich Taxiflotten für den regulären Verkehr aus einer Kombination dieser zwei Typen zusammensetzen sollten. Die Anzahl jedes Typen innerhalb des Taxiparks wird wahrscheinlich von Ort zu Ort und Land zu Land verschieden sein. Dies sollte von den nationalen und kommunalen Behörden entschieden werden.

Die Empfehlungen schließen spezielle Gestaltungskriterien für die wichtigsten Eigenschaften dieser Taxis ein. Dies bedeutet bei rollstuhlzugänglichen Fahrzeugen die Höhe und Breite der Fahrgasttüren, die Innenhöhe des Taxis, der dem Rollstuhlfahrer zugedachte Platz und die zulässige Neigung der Rollstuhlrampe.

Diese Leitlinien werden als empfohlene Abmessungen und minimal zulässige Maße vorgeschlagen; demnach entspricht dies eher einer Auswahl als einem ausschließlichen Wert. Zusätzlich wurden in die Empfehlungen Anwendungskriterien, die beschreiben, wie jede Eigenschaft in der Praxis funktionieren sollte, miteinbezogen. Dies soll garantieren, dass die derzeitigen Hersteller zugänglicher Taxis nicht vom Taximarkt ausgeschlossen werden. Es wird jedoch gehofft (und erwartet), dass sich die Fahrzeuggestaltung mit der Zeit zu den empfohlenen Standards hin entwickeln wird.

Die Empfehlungen beinhalten auch Ratschläge für andere Merkmale, die den Gebrauch des Taxis für behinderte Menschen erleichtern können. Mit dabei sind Sitzgestaltung, Verfügbarkeit von Haltegriffen, Farbkontraste, Innenbeleuchtung, Schwerhörigenschleifen und Taxometer, die gut sichtbar angebracht sind und die den Fahrpreis akustisch wiedergeben. Diese Empfehlungen gelten für beide Taxitypen, Typ 1 und Typ 2.

Wenn die zwei Gestaltungsebenen stufenweise auf die allgemeinen Taxiflotten angewandt werden, werden sich die Fortbewegungsmöglichkeiten für behinderte Menschen erheblich verbessern. Sie würden auch den Taxigebrauch für viele andere Menschen erleichtern.

3. Zugänglichkeit von Taxis sichern: andere entscheidende Faktoren

Obwohl die eigentlichen Gestaltungsempfehlungen das Kernstück dieser Studie sind, sind auch andere Faktoren entscheidend, die den Zugang zum Taxi gewährleisten. Dabei handelt es sich auch darum, dass Zentral- und Kommunalbehörden die Bereitstellung zugänglicher Taxis, die Konzeption der Infrastruktur, um den Taxigebrauch einfacher zu gestalten und die Ausbildung für das Personal zur Sensibilisierung betreffend die Behinderten fördern.

Die Bereitstellung zugänglicher Taxis fördern

Dies kann durch Verordnungen und finanzielle Anreize geschehen oder durch eine Kombination aus beiden. Nationale Behörden können, sofern sie das für angemessen erachten, Verordnungen einführen, die (mit der Zeit) den Austausch nicht-zugänglicher Fahrzeuge durch zugängliche Taxis vorschreiben. Alternativ dazu könnten nationale Regierungen kommunalen Genehmigungsbehörden die Erlaubnis geben vorzuschreiben, dass alle oder eine gewisse Anzahl Taxis in ihrem Gebiet zugänglich gemacht werden sollten; auch dies wieder im Laufe einer zumutbaren Zeitspanne.

Behörden können auch die bessere Zugänglichkeit von Taxis fördern, indem sie finanzielle Anreize einführen, z.B. die Abgaben oder Steuern auf zugängliche Taxis senken und/oder die Kosten für eine Taxilizenz zugänglicher Fahrzeuge mindern. Eine andere Möglichkeit wäre die Einführung von Subventionen für behinderte Menschen, was bedeutet, den behinderten Menschen Geld bereitzustellen, damit sie sich Taxidienstleistungen selbst erwerben, und so das Gewerbe zu ermutigen, mehr zugängliche Taxis bereitzustellen. Kommunalbehörden nehmen häufig Taxidienstleister unter Vertrag, z.B. um behinderte Kinder zur Schule zu bringen oder behinderte Erwachsene in soziale Einrichtungen. Wo solche Verträge unterzeichnet werden, könnte die Bereitstellung zugänglicher Taxis durch Verträge, die zugängliche Fahrzeuge verlangen, angeregt werden.

Welche der Optionen angemessen sind, wird von den Umständen eines jeden Landes sowie des kommunalen Genehmigungsbezirks abhängen. Es wird jedoch erwogen, dass nationale Regierungen hierbei die Führung übernehmen, da eine reine Übergabe an die Kommunalbehörden wahrscheinlich ein Maßnahmen-Patchwork, ein Fehlen an Vereinbarkeit von einem Gebiet zum anderen, mit sich ziehen würde.

Gestaltung der Infrastruktur

Es ist wichtig, gute Infrastruktur für Taxidienste bereitzustellen, was hauptsächlich Angelegenheit der Kommunalbehörden ist. Taxistände sollten an Bahnhöfen, Bus- und Reisebusterminals und in größeren Zentren vorgesehen und so entworfen werden, dass sie ausreichend Platz für rollstuhlgeeignete Taxis bieten, ihre Rampen auszufahren, bevorzugt auf dem erhöhten Bürgersteig, damit die Neigung der Rampe nicht zu steil ist. Diese Stationen sollten Sitzplätze vorsehen und nützliche Informationen anbieten (z.B. Taxifahrplan, Telefonnummern für Taxis etc.) sowie gut beleuchtet sein.

Ausbildung der Fahrer

Schließlich und vor allem sollte das Taxipersonal für die Sensibilisierung im Umgang mit Behinderungen ausgebildet werden. Dies bezieht sich nicht nur auf Taxifahrer, sondern auch auf anderes Personal, zum Beispiel auf die Personen, die die Anrufe in Vermittlungszentralen entgegennehmen. Die Ausbildung muss alle Behinderungen abdecken – sensorische, kognitive und physische. Das Personal muss lernen, wie man behinderten Menschen am besten zur Seite steht, wie die Ausrüstung des Fahrzeugs gebraucht wird und wie gewährleistet werden kann, dass der Fahrgast sicher im Taxi befördert wird.

Die Studie hat eine Reihe von guten Ausbildungshandbüchern und lehrreichen Videos/DVDs ermittelt, die in unterschiedlichen Ländern produziert wurden. Diese können als Grundlage für Ausbildungsprogramme benutzt werden. Es wird jedoch dringend empfohlen, dass jedes Ausbildungsprogramm die behinderten Menschen selbst mit einbeziehen sollte. Denn sie sind die Experten für ihre Behinderung und

können den Taxifahrern und dem restlichen Personal am besten erklären, welche Art von Unterstützung angemessen ist.

4. Die wichtigsten Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die zwei Zugänglichkeitsebenen in dieser Empfehlung sollten, wenn sie stufenweise auf die Taxiflotte angewandt werden, sehr viel bessere Fortbewegungsmöglichkeiten für behinderte Menschen zum Ergebnis haben. Ein allgemeiner Taxifuhrpark mit Typ 1- und Typ 2-Fahrzeugen würde den Bedürfnissen einer großen Mehrheit behinderter Menschen nachkommen und auch einer beachtlichen Anzahl an Rollstuhlfahrern.

4.1 Behörden

- Nationale Regierungen sollten die stufenweise Einführung der Bestimmungen für Taxis, die Empfehlungen für Zugänglichkeit einzuhalten, fördern.
- Nationale (oder kommunale, je nach Fall) Regierungen sollten ebenfalls Aktionspläne entwickeln, die die Zeitspanne anzeigen, innerhalb derer die Taxis anfangs den Mindestforderungen entsprechen müssen und zu gegebener Zeit den empfohlenen Abmessungen für die Fahrzeuge. Jede Leitlinie oder Norm sollte den Gebrauch der gegenwärtig rollstuhlzugänglichen Fahrzeuge in einem angemessenen Zeitraum erlauben. Eine Einführung der Kriterien, die den Gebrauch dieser Fahrzeuge während einer angemessenen Gebrauchsdauer ausschließen würde, wäre nicht im Interesse der behinderten Menschen.
- Gleichzeitig sollten Regierungen untersuchen, welche finanziellen Anreize angemessen erscheinen, um das Taxigewerbe beim Kauf und der Nutzung solcher Fahrzeuge zu unterstützen.
- Kommunalverwaltungen sollten auch gewährleisten können, dass ihre Rahmenpläne für Infrastruktur notwendige Verbesserungen beinhalten, da die Anzahl komplett zugänglicher Taxis steigt. Sie sollten auch sicherstellen, dass ihre Politik betreffend die Parkplätze nicht mit der Nutzung von Taxis für behinderte Menschen im Widerspruch steht.

4.2. Fahrzeughersteller und -umbauer

- Fahrzeughersteller sollten die Gestaltungsvorgaben einbeziehen, die in diesem Dokument dargelegt werden, wenn sie neue Fahrzeuge planen und entwickeln (oder größere Nachrüstungen vornehmen), die als Taxi benutzt werden.
- Umbauspezialisten sollten in ihrer Forschung damit weitermachen, Serienfahrzeuge nicht nur für Rollstuhlfahrer, sondern auch für Menschen

mit anderen sensorischen und physischen Behinderungen leichter nutzbar zu machen.

4.3. Taxiunternehmer

- Taxiunternehmer sollten der Ausbildung ihres Personals hinsichtlich der Sensibilisierung im Umgang mit Behinderten besondere Aufmerksamkeit schenken. Diese Ausbildung sollte sowohl Taxifahrern als auch anderem Personal (zum Beispiel dem in Vermittlungszentralen), welches in Kundenkontakt steht, zugute kommen.

Abschließend sollte erneut darauf hingewiesen werden, dass die Empfehlungen in diesem Bericht nicht als offizielle Normen betrachtet werden sollten. Sie sind jedoch das Ergebnis von Diskussionen und gründlichen Forschungsarbeiten mit den betroffenen Sektoren und – vor allem – mit behinderten Menschen. Sie versuchen nicht, eine ideale Lösung hervorzubringen, sondern praktische Leitlinien zu bieten, von denen, wenn sie von den nationalen Regierungen angenommen werden, mehr als 45 Millionen behinderter Menschen in Europa profitieren werden.

ANHANG 1. BETEILIGTE UNTERNEHMEN UND ORGANISATIONEN*

Fahrzeughersteller

ACEA
DaimlerChrysler AG
Fiat Auto S.p.A.
LTI Limited
Mercedes-Benz GmbH
PSA Peugeot Citroen
Renault
Volkswagen AG

Unternehmen für Fahrzeugumbau

Allied Vehicles
Aquablue Minibus Industries
Gruau Laval
Manganese Bronze Holdings PLC
Modec Ltd

Organisationen zur Repräsentation behinderter Menschen

Europäisches Behinderten Forum

* Diese Unternehmen und Organisationen teilen nicht unbedingt die im Bericht der ECMT und der IRU vertretene Ansicht.

BESTELLFORMULAR

Bitten an folgende Adresse senden:

**Turpin Distribution Services Limited
Stratton Business Park, Pegasus Drive
Biggleswade, Bedfordshire SG18 8QB**

Tel: + 44 (0) 1767 604 960

Fax: + 44 (0) 1767 601 640

Email: ocedrow@turpin-distribution.com

www.turpin-distribution.com

oder durch den OECD-Vertriebshändler in Ihrem jeweiligen Land

OECD Code / ISBN	Titel	Anzahl
(75 2007 02 1 P) 978-92-821-0103-2	Improving Access to Taxis Améliorer l'accès aux taxis <i>(nur auf Englisch und Französisch erhältlich)</i> Preis: €35 US\$47 £25 ¥4 800 MXN 440	

Versandkosten sind im angegebenen Preis inbegriffen.

Scheck liegt bei*

Zahlung per Kreditkarte * (Eurocard, Mastercard, Visa, American Express)

Kartennummer : _____

Ablaufdatum: _____

Unterschrift: _____ Datum: _____

Postadresse: _____

Elektronische oder Papierkopien dieses Berichts können über die Buchhandlung der OECD unter <http://www.oecdbookshop.org> bezogen werden.

Elektronischer Zugang zu der gesamten Transportreihe der OECD und der ECMT besteht über die online-Bibliothek der OECD, SourceOECD, unter <http://oberon.sourceoecd.org>.