



fhg – Zentrum für Gesundheitsberufe Tirol GmbH

FH-Masterlehrgang Master of Science in Ergotherapie

Handlungswissenschaftliche Zugänge zu Barrieren im öffentlichen Raum

**Verbesserung von Handlungsfreiheit und
Partizipation von RollstuhlnutzerInnen ausgehend
von einem Barriere–Informationssystem**

Masterarbeit

Verfasser: Hannes Außerraier, B.Sc.

Betreuerinnen: Prof. Dr. Gudrun Diermayr

Mag. Dr. Ursula Costa

Innsbruck, im Jänner 2015

Vorwort

Während meines Studiums zum Master of Science in Ergotherapie erhielt ich die Möglichkeit, im Rahmen eines Forschungsstipendiums der Universitätsklinik Wien an einem multidisziplinären Projekt zur Entwicklung eines Barriere–Informationssystems (BIS) für RollstuhlnutzerInnen mitzuwirken. Ich startete das Projekt in meinem ersten Studienjahr und es begleitete mich bis zu meinem Abschluss. In dieser Zeit konnte ich zusätzlich zu den Erkenntnissen aus der Studie Erfahrungen auf internationalen Symposien und Tagungen sammeln. Im Austausch mit SymposiumsteilnehmerInnen in Dublin sowie in den Arbeitsgruppen mit den TechnikerInnen in Wien konnte ich verschiedenste Aspekte der multidisziplinären Forschung miterleben. Das Gelernte der letzten drei Jahre werde ich nun in meiner Masterarbeit und insbesondere in Form eines Papers publizieren. In diesem beschreibe ich als Erstautor die Studie zu Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen urbanen Raum in Wien.

Mein Interesse an der Ergotherapie wurde vor vielen Jahren in der Zusammenarbeit mit Menschen, welche den Rollstuhl als mobilitätsförderndes Hilfsmittel benutzen, geweckt. Durch das BIS – Projekt schloss sich für mich ein Kreis, der vom Anfang meiner ergotherapeutischen Laufbahn über die verschiedensten Tätigkeitsfelder, in denen mich die Themen Barrierefreiheit und Partizipation begleiteten, bis zu meiner Masterarbeit führte. Dankend möchte ich jene Personen erwähnen, welche mit mir ein Stück des Weges zum Abschluss des Masters of Science in Ergotherapie gegangen sind und mich auf unterschiedlichste Weise bereicherten und beim Abschluss meiner Arbeit unterstützten. Ich bedanke mich bei Gudrun Diermayr, Ursula Costa, Volker Schönwiese, Ann Kennedy-Behr, Elfriede Außerraier, Manfred Außerraier, Elfriede Schletterer, Marlene Prettnner, Kerstin Gratl, Simon Theurl, Michael Bodenstein, Veronika Pavlu, Daniel Bragagna und allen meinen KollegInnen des ersten Jahrganges des Master of Science in Ergotherapie an der fh gesundheit-Innsbruck, mit welchen ich den enormen Schatz dieses Lehrganges teilen durfte.

Widmung

Ich widme diese Arbeit den RollstuhlnutzerInnen, durch welche diese Studie ermöglicht wurde.

Inhaltsverzeichnis

Abstract.....	5
Einleitung.....	7
Hintergrund	8
<i>RollstuhlnutzerInnen und Mobilität im urbanen Raum</i>	<i>9</i>
<i>Barrieren hinsichtlich Mobilität und deren Bedeutung für Partizipation von RollstuhlnutzerInnen.....</i>	<i>12</i>
Das Barriere–Informationssystem – Projekt (BIS): Auftrag und Kontext der Studie.....	16
Methode	20
<i>Erkenntnistheoretische Überlegungen.....</i>	<i>20</i>
<i>Fokusgruppe als Methode</i>	<i>22</i>
<i>TeilnehmerInnen.....</i>	<i>23</i>
<i>Ethische Überlegungen.....</i>	<i>24</i>
Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum in Wien – Implikationen für ein Barriere-Informationssystem.....	26
<i>Einleitung</i>	<i>29</i>
<i>Methode.....</i>	<i>32</i>
<i>Rekrutierung der TeilnehmerInnen.....</i>	<i>32</i>
<i>Einschlusskriterien.....</i>	<i>32</i>
<i>Datenerhebung.</i>	<i>33</i>
<i>Datenanalyse.</i>	<i>34</i>
<i>Ethik.</i>	<i>36</i>
<i>Ergebnisse</i>	<i>37</i>
<i>Informationen zu den RollstuhlnutzerInnen.</i>	<i>37</i>
<i>Umweltbezogene Barrieren der RollstuhlnutzerInnen.....</i>	<i>37</i>
<i>Physikalische Umwelt.</i>	<i>38</i>
<i>Barrieren in den öffentlichen Räumen.</i>	<i>39</i>
<i>Barrieren und deren Qualitäten.</i>	<i>41</i>
<i>Diskussion</i>	<i>46</i>
<i>Danksagung/ProjektpartnerInnen</i>	<i>48</i>
<i>Literatur</i>	<i>48</i>
Diskussion.....	51
<i>Ethische Überlegungen.....</i>	<i>51</i>
<i>Studiendesign</i>	<i>52</i>
<i>Implikationen für weiter Analysen, Forschung und Entwicklung</i>	<i>53</i>
Literatur	55
Abbildungsverzeichnis und Tabellenverzeichnis.....	59
Anhang.....	60

Abstract

Handlungswissenschaftliche Zugänge zu Barrieren im öffentlichen Raum– Verbesserung von Handlungsfreiheit und Partizipation von RollstuhlnutzerInnen ausgehend von einem Barriere–Informationssystem

Verfasser: Hannes Außerraier, B.Sc.
Betreuerinnen: Prof. Dr. Gudrun Diermayr.
Mag. Dr. Ursula Costa.
Lehrgang: M.Sc. in Ergotherapie
Einrichtung: fh – gesundheit, Innsbruck
Schlüsselwörter: Barrieren, Partizipation, RollstuhlnutzerInnen, ICF,
Universelles Design, Fokusgruppeninterviews

Einleitung/Hintergrund/Relevanz der Arbeit. Barrieren im städtischen Raum erschweren oder verunmöglichen RollstuhlnutzerInnen die Fortbewegung und Partizipation am öffentlichen Leben. Genauere Informationen zu barrierefreien Routen durch den städtischen Raum mildern diese Einschränkungen und könnten dadurch die Partizipation verbessern.

Fragestellung. Welche Barrieren im öffentlichen urbanen Raum in Wien werden aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen beschrieben?

Annahme. Durch Fokusgruppendifkussionen kann die Sicht von RollstuhlnutzerInnen zu Barrieren im öffentlichen Raum ermittelt und in ein Barriere–Informationssystem (BIS) implementiert werden.

Ziel der Arbeit. Erhebung und Diskussion von Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im urbanen öffentlichen Raum in Wien um Daten für ein Barriere-Informationssystem zu sammeln. Um das zu bewerkstelligen, wurde der Fokus auf physikalische Barrieren gelegt.

Methode. Ein multiprofessionelles Team führte drei dreistündige Fokusgruppen mit 22 TeilnehmerInnen aus dem Raum Wien durch (maximal variiertes Sampling, RollstuhlfahrerInnen und -begleiterInnen). Die aufgenommenen und transkribierten Daten wurden anhand qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet.

Ergebnisse. Die in allen drei Fokusgruppen identifizierten Barrieren betrafen vor allem physikalische sowie soziale und kulturelle Umwelaspekte. Die wesentlichsten physikalischen Barrieren waren: Bodenbeschaffenheit, Gehsteigkanten und Steigungen. Der Großteil der Diskussionsbeiträge betraf bauliche Barrieren. Weiters zeigen die Ergebnisse, wie unterschiedlich die Wahrnehmungen der RollstuhlnutzerInnen in Bezug auf Barrieren sind.

Diskussion/Schlussfolgerung. Durch ein Barriere–Informationssystem können Informationen über vorhandene Barrieren an RollstuhlnutzerInnen übermittelt werden. Einerseits kann, basierend auf einer nutzerinnenorientierten Herangehensweise, damit vorhandenen physikalischen Barrieren ausgewichen werden, andererseits kann diese partizipativ erhobene Information Stakeholdern dienen, strukturelle Barrieren im öffentlichen Raum zu verändern.

Abstract

An occupational science approach to barriers in public spaces: Improving occupational freedom and participation of wheelchair users through a Barrier-Information-System

Student: Hannes Außerraier, B.Sc.

Supervisors: Prof. Dr. Gudrun Diermayr.
Mag. Dr. Ursula Costa.

Program: M.Sc. Occupational Therapy

Institution: fh – gesundheit, Innsbruck

Key words: Barriers, Participation, wheelchair users, ICF, universal design, focus group interviews

Introduction/Background/Relevance. Barriers in urban space hamper, hinder or even disable mobility and therefore participation of wheelchair users. Improved information about barrier-free routes through urban space can help to reduce these restrictions and can therefore improve participation. This can be accomplished with a Barrier-Information-System (BIS). A BIS is a practicable digital routing tool, that offers the best barrier free route, derived from official and community based information.

Question. Which barriers are reported by wheelchair users in public urban spaces in Vienna?

Assumption. Discussion groups with affected people (focus-groups) can help to detect barriers in public spaces and provide the basis for a Barrier-Information-System (BIS).

Aim of the research/paper. Collecting and discussing data on barriers from wheelchair users' perspectives in public urban spaces in Vienna to provide the basis of a future Barrier-Information-System. To do so the focus of this contribution was led on physical barriers.

Method. A multi-professional team conducted three focus groups, which lasted three hours each with 22 participants from Vienna (max varied sample, wheelchair drivers and assistants). The recorded and transcribed data were analyzed using qualitative content analysis.

Results. Three different focus-groups identified physical, social and cultural barriers to mobility in Vienna. The crucial physical aspects were: grip, pavement steps and slopes. The major part of the debate was about physical/constructed barriers. Moreover, our results reveal the heterogeneity within wheelchair users' perceptions of barriers.

Discussion/Conclusion. A Barrier-Information-System can transfer knowledge about barriers to and between wheelchair users. This knowledge can potentially enable other wheelchairs users to successfully negotiate public spaces in Vienna. A user-oriented approach can help to avoid physical barriers and can help stakeholders to change structural barriers in public spaces.

Einleitung

In dieser Masterarbeit werden handlungswissenschaftliche Zugänge zu Barrieren im öffentlichen Raum dargestellt, welche zur Verbesserung von Handlungsfreiheit und Partizipation von RollstuhlnutzerInnen führen können. Diese gehen von einem Barriere-Informationssystem (BIS), welches in den letzten Jahren in einer multidisziplinären Projektgruppe entwickelt wurde, aus.

Der klientInnenzentrierte, therapeutische Teil des Projektes, welcher sich mit den Barrieren aus der Sicht der RollstuhlnutzerInnen beschäftigte, wird in Form eines Papers, welches in der vorläufigen Endversion zur Publikation vorliegt, beschrieben.

Die Möglichkeit, die Masterarbeit in Form eines wissenschaftlichen Papers zu verfassen erlaubte es, den Hintergrund, die Methodik, die Ergebnisse und die Diskussion der Studie kompakt darzustellen und diese in weiterer Folge einer möglichst breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.

Der Fokus der Studie war auf die Sichtweise der TeilnehmerInnen zu Barrieren im öffentlichen Raum in Wien gerichtet. Der Manteltext zum Paper erläutert unter anderem den handlungswissenschaftlichen Kontext des dargestellten Forschungsprojekts. Durch diese Erweiterung sollen die gesellschaftspolitischen Hintergründe der Arbeit in Bezug auf Handlungsfreiheit bzw. Barrierefreiheit und Partizipation diskutiert werden. Hier werden Barrieren in der Umwelt und deren physikalische und soziale Wirkung auf die Menschen beschrieben. Diese Auswirkungen der Barrieren werden in Bezug auf Betätigungsgerechtigkeit im Sinne einer sozialen Gerechtigkeit behandelt und diskutiert. Aus dieser theoretischen Betrachtung lassen sich Handlungsmöglichkeiten für die (ergo)therapeutische Praxis eruieren.

Hintergrund

In der Studie wurde der Fokus auf physikalische Barrieren gerichtet, wodurch wichtige Aspekte von Barrieren in den öffentlichen Räumen zu wenig ausführlich diskutiert wurden. Im folgenden Kapitel werden jene Aspekte von Barrieren genauer beschrieben, welche im Paper nur angeschnitten werden können, aber für eine ausführlichere Diskussion der Thematik notwendig sind. Für einen grundlegenden Einblick in die Studie ist es hilfreich, die Zusammenhänge zwischen „Struktur und Handlung“ zu beschreiben. Im Wesentlichen sind es zwei Texte, anhand welcher die politische Dimension der Studie dargelegt werden soll. Einerseits handelt es sich um den Beitrag von Pierre Bourdieu (2010) „Ortseffekte“, anhand dessen auf jene Mechanismen eingegangen wird, welche zur Naturalisierung von Barrieren führen.

Was aus handlungswissenschaftlicher Sicht zu mehr Handlungsfreiheit und Partizipation beitragen kann, wird andererseits im zweiten Beitrag der Erläuterung beschrieben. Dabei gilt es, ergotherapeutische Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen und um eine politische Ebene zu erweitern. Das soll mit Hilfe des Buchbeitrags von Ursula Costa mit dem Titel „Freiheit und Handlung - Handlungsfreiheit“ erfolgen.

RollstuhlnutzerInnen und Mobilität im urbanen Raum

Als „Ortseffekte“ werden von Bourdieu (2010) im Wesentlichen die wechselseitigen Beziehungen zwischen den Strukturen des physischen Raumes und den Strukturen des Sozialraumes bezeichnet. In der hier vorliegenden Masterarbeit lassen sich „Ortseffekte“ als die Auswirkungen von Barrieren im öffentlichen Raum auf die Handlungsfreiheit und Partizipation von RollstuhlnutzerInnen verstehen.

Laut Schönwiese (2011) wirken Barrieren nicht nur als Behinderung im Sinne einer Mobilitätseinschränkung, sondern auch als Bedingungen, welche die Entwicklung der Persönlichkeit aufgrund ihrer Interaktion mit einer spezifischen, physikalischen und sozialen Umwelt im negativen Sinne beeinflussen. Sie wirken *„einschränkend, isolierend, deprivierend und entfremdend – also als strukturelle Gewalt.“* (Schönwiese, 2011, S. 5) Es sind demnach die unmittelbaren umweltbezogenen Kontextfaktoren, in denen sich diese strukturelle Gewalt manifestiert und welche RollstuhlnutzerInnen an den sozialen Rand der Gesellschaft führen und von dieser exkludieren.

Bourdieu (2010, S. 118) schreibt dazu:

„In einer hierarchisierten Gesellschaft gibt es keinen Raum, der nicht hierarchisiert wäre und nicht Hierarchien und soziale Abstände zum Ausdruck brächte. Dies allerdings in mehr oder weniger deformierter Weise und durch Naturalisierungseffekte maskiert, die mit der dauernden Einschreibung sozialer Wirklichkeiten in die natürliche Welt einhergehen.“

Die hier genannte Naturalisierung von Barrieren hat verschiedene Effekte. Erstens erscheinen im Alltag Barrieren durch die ständige Konfrontation der RollstuhlnutzerInnen mit baulichen Barrieren als natürliche Gegebenheit. Zweitens wirken sie auf die Persönlichkeit der Betroffenen wie auch auf das kollektive Bewusstsein einer Gesellschaft, schreiben sich somit in die soziale Wirklichkeit ein und erscheinen dadurch als „natürliche“ Umweltbedingungen. Drittens werden dadurch gesellschaftliche Hierarchien erzeugt, naturalisiert und gefestigt.

Die „*spontane Symbolisierung des Sozialraumes*“ (Bourdieu, 2010, S. 118) spiegelt somit den gesellschaftlichen und soziokulturellen Raum, in dem Barrieren entstehen, wieder.

Ähnlich argumentieren Hammel, Magasi, Heinemann, Whiteneck, Bogner, & Rodriguez (2008): Partizipation kann nicht in einem soziokulturellen Vakuum stattfinden, sondern geschieht immer in der dynamischen Interaktion zwischen Person und Umwelt. Eine Störung dieser Zusammenhänge hat auch, wie im Paper beschrieben, Auswirkungen auf die soziale Stellung einer Person. Bourdieu (2010, S. 118) beschreibt dies folgendermaßen: „*Die Position eines Akteurs im Sozialraum spiegelt sich in dem von ihm eingenommenen Ort im physischen Raum wieder*“.

Wenn nun die Erschließung der räumlichen Strukturen wegen der Barrieren für RollstuhlfahrerInnen nicht möglich ist, werden sie dadurch in ihrer sozialen und gesellschaftlichen Existenz behindert und von der Partizipation an der Gesellschaft exkludiert. Wenn es nun darum geht, diese in den physischen Raum eingeschriebenen Strukturen des Sozialraumes (Barrieren) zu beseitigen, setzt dies laut Bourdieu (2010) eine gesellschaftliche Veränderung oder wie es Sheldon (2003) beschreibt, einen gesellschaftlichen Wandel voraus. Die individuelle Lösung von RollstuhlnutzerInnen beinhaltet Handlungsstrategien, welche es ihnen ermöglichen, mit den Hindernissen in ihrem Alltag zurechtzukommen. Sie umfahren bzw. vermeiden gewisse Orte oder lassen sich von anderen Menschen über die Hindernisse „helfen“. Diese Alltagsbewältigung entspricht laut Schönwiese (2011) einem oben beschriebenen Naturalisierungseffekt. Diese unausweichlichen Überlebensstrategien im Alltag haben aber fatale Folgen: „*Ganz allgemein spielen die heimlichen Gebote und stillen Ordnungsrufe der Strukturen des angeeigneten Raums die Rolle eines Vermittlers, durch den sich die sozialen Strukturen sukzessiv in Denkstrukturen und Prädispositionen verwandeln*.“ (Bourdieu 2010, S. 119) Dies bedeutet, dass durch den täglichen Umgang mit Barrieren diese als natürlich verinnerlicht und so den sozialen Strukturen zugehörig scheinen.

Das gleiche Problem kann auch bei einem Barriere–Informationssystem zum Tragen kommen, wenn mit diesem Barrieren umfahrbar gemacht werden und somit den NutzerInnen suggeriert wird, dass sich keine Barrieren in ihrer Umwelt befinden. Die „stillen Ordnungsrufe der Strukturen“ (Bourdieu, 2010 S. 119) würden, je leiser sie dadurch zu vernehmen sind, an behindernder Wirkung zunehmen, da der gesellschaftliche Ruf nach der Beseitigung von Barrieren vermutlich immer ruhiger werden würde und sich Barrieren in die soziale Wirklichkeit der natürlichen Umwelt immer mehr einschreiben würden.

Damit ein Barriere–Informationssystem nicht zur Naturalisierung von Barrieren beiträgt, müsste den NutzerInnen die Möglichkeit geboten werden, durch kleine technische gesellschaftsverändernde Beiträge wie dem Melden von Barrieren deren Umwelt so zu gestalten, dass die gemeldeten Barrieren beseitigt werden und sich die hierarchischen Ordnungsrufe der Strukturen somit verringern.

Exkurs: physische/physikalische Barrieren

In diesem ersten Abschnitt dieses Kapitels wird der Begriff der physischen und der physikalischen Umwelt verwendet. Dies bedarf einer kurzen Erklärung. Der Fokus dieser Masterarbeit liegt aus der Notwendigkeit der Frage- und Auftragstellung (Erhebung von Barrieren und Implementierung in ein BIS) auf den physikalischen Umweltfaktoren (ICF, OPM(A)) und demnach wird in der Masterarbeit auch größtenteils von physikalischen Barrieren gesprochen. Bourdieu (2010) spricht vom *physischen Raum* vom *Sozialraum* und von *Strukturen des angeeigneten Raumes*.

Saalmann (2009, S. 202) schreibt zu Bourdieus (1991) Begriff vom physischen Raum:

„Jegliche Praxis ist im Raum zu verorten. Neben dem objektiven physischen Raum existiert einerseits eine sozial konstruierte Vorstellung des physischen Raumes, die jeder übernimmt, andererseits die Vorstellung eines sozialen Handlungsraumes. Es ist der Teil des physischen Raumes, in dem Praxis möglich erscheint und auf spezifische Weise auch sozial reglementiert ist. Schließlich kann dem noch das

*soziologisch konstruierte Modell eines *Sozialen Raumes hinzugefügt werden. Diese Dreiteilung, die sich bei konsequenter Unterscheidung der Beobachterperspektiven ergibt, bleibt in Bourdieus Text zum physischen, sozialen und angeeigneten physischen Raum (1991c) etwas zu undeutlich. “*

In dieser Masterarbeit wird der physische Raum demnach als der verkörperte Sozialraum verstanden, in dem sich physikalischen Strukturen befinden. Physikalische Räume bzw. dessen Strukturen (z.B. Barrieren) werden in dieser Arbeit immer als interaktives Phänomen, bestehend aus dem Wechselspiel zwischen der physischen, sensorischen, kulturellen und sozialen Umwelt, verstanden (OPM(A), (Ranka & Chapparo, 1997).

In diesem Kapitel wurde durch Bourdieu (2010) diese „Grundhaltung“ zu Barrieren hervorgehoben und ergänzt.

Barrieren hinsichtlich Mobilität und deren Bedeutung für Partizipation von RollstuhlnutzerInnen

In diesem Kapitel werden handlungswissenschaftliche Zugänge zu Barrieren bzw. Barrierefreiheit beschrieben. Die Handlungswissenschaft („Occupational Science“) ist laut Costa (2012) eine junge wissenschaftliche Disziplin, welche sich aus der Ergotherapie entwickelt hat und aus verschiedenen Bezugswissenschaften interdisziplinäre Theorien integriert. Die für diese Arbeit wichtigen Schwerpunkte der Handlungswissenschaft sind die Einflüsse von Umwelt auf Mobilität in Bezug auf Handlungsmöglichkeiten und Partizipationsmöglichkeiten, Betätigungsungerechtigkeit („Occupational Injustice“), Betätigungsausgrenzung („Occupational Marginalisation“) sowie Handlungs- und Barrierefreiheit.

RollstuhlnutzerInnen sind den Einflüssen ihrer Umwelt in Form von Barrieren stark ausgesetzt, haben dadurch weniger Möglichkeiten zu partizipieren und dies wirkt sich wiederum im Sinne der Betätigungsgerechtigkeit negativ auf die Handlungsfreiheit der

Menschen mit Mobilitätseinschränkung aus. Es sind jedoch nicht nur RollstuhlnutzerInnen, welche durch Barrieren in ihrer Freiheit behindert werden. Menschen mit chronischen Erkrankungen, alte Menschen oder auch Menschen mit Kinderwägen sind durch Barrieren im öffentlichen Raum von Betätigungsungerechtigkeit betroffen (Kronenberg, Algado & Pollard, 2005).

Occupational Science versteht den Menschen als „Occupational Being“ – als sich betätigendes Wesen, welches die dynamische Interaktion zwischen sich und der Umwelt als Grundbedürfnis versteht. Dieses „handelnde Sein“ ergibt sich aus der Synthese von „doing – being and becoming“. Durch Handlung (doing) wird der Mensch zu dem, was er ist (being) und entwickelt sich hieraus weiter (becoming). Durch dieses „Werden“ ergibt sich die Möglichkeit, zu einem größeren Ganzen zu gehören (belonging) (Wilcock, 2002).

„Indem wir als Individuen Teile eines Ganzen sind, ist unsere individuelle Freiheit immer auch direkt an die belebte und unbelebte Umgebung gebunden“ (Costa, 2012, S. 66).

Dieses Gebundensein ist sowohl durch persönliche Faktoren als auch durch Umgebungsfaktoren gegeben und kann zu Einschränkungen der Handlungsfreiheit führen. Wenn beispielsweise eine RollstuhlnutzerIn den Bus nehmen will, um in eine andere Stadt zu fahren, dieser an diesem Tag aber nicht fährt, so ist sie in ihrer Handlungsfreiheit wie jede andere Person, welche vor diesem Problem steht, eingeschränkt. Wenn der Bus aber fahren würde, sie aber nicht in den Bus einsteigen kann, da er keinen barrierefreien Zugang hat, so wäre sie in ihrer Handlungsfreiheit eingeschränkt und von Betätigungsungerechtigkeit betroffen. An ihre Umgebungen sind demnach alle Menschen gebunden, aber nicht alle Menschen werden dadurch behindert.

Occupational Justice, also die „Betätigungsgerechtigkeit“, knüpft laut Costa (2012) an die Deklaration der Menschenrechte und hier unter anderem an das Recht auf „Handlungsfreiheit

durch Barrierefreiheit“ an, welches in einem „Positionspapier zu den Menschenrechten“ des Weltverbandes der ErgotherapeutInnen (WFOT) so beschrieben wird:

„Abuses of the right to occupation may take the form of economic, social or physical exclusion, through attitudinal or physical barriers, or through control of access to necessary knowledge, skills, resources, or venues, where occupation takes place.“(WFOT, 2006 S. 1)

Dieser Ausschluss von Personengruppen wird betätigungsorientierte Ausgrenzung („Occupational Marginalization“) genannt. Barrieren verhindern den Zugang zu Betätigung und bedeuten somit für RollstuhlfahrerInnen, dass ihnen die Selbstbestimmung in ihren Alltagshandlungen genommen wird (Townsend & Wilcock, 2004). Nicht ausschließlich die Menschen selbst bestimmen, was sie tun wollen oder tun müssen, sondern die Umwelt beeinflusst deren Handeln. Solche Betätigungssituationen wirken sich laut Costa (2012) nicht nur auf die Handlungsfreiheit, sondern auch auf die Gesundheit eines Menschen aus. RollstuhlnutzerInnen können durch eine passende Umgebungsgestaltung in ihrer Handlungsfähigkeit, Handlungsfreiheit, Partizipation und Selbstbestimmung gestärkt werden (Yerxa, 1998). Wenn nun KlientInnen der Ergotherapie der Umgang mit Barrieren erleichtert und deren persönliche Barrierefreiheit erweitert werden soll, gilt es, ihnen auf politischer, soziokultureller und technischer Weise zu helfen (Costa, 2012). Trotz der oben beschriebenen Problematik von Internalisierung und Naturalisierung von Barrieren ist es wichtig, RollstuhlnutzerInnen technische Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, welche ihnen die Partizipation im Alltag im Rahmen der Möglichkeiten erleichtern (Sheldon, 2003). Eine solche Art von „Occupational Enablement“ (Townsend & Polatajko, 2007) kann die Verwendung eines Barriere-Informationssystem sein. Durch die Bereitstellung von Informationen kann der individuelle Alltag der NutzerInnen barrierefreier geplant werden. Wenn das System dann noch eine zusätzliche Möglichkeit bietet, dass Informationen von den NutzerInnen in das System eingespeist werden, dann erweitert sich das individuelle

Hilfsmittel um eine politische Dimension und befähigt die RollstuhlnutzerInnen, für die Verbesserung ihrer Lebensumwelt aktiv tätig zu werden.

Occupational Science bietet Grundlagen mit dem Potential, ErgotherapeutInnen zu ermutigen, politisch tätig zu werden und durch ihre Profession Handlungen für persönliches Wohlbefinden und in Richtung einer emanzipatorischen Entwicklung der Gesellschaft zu ermöglichen. Dies sind für Wilcock (1999) Handlungen bezüglich der Vorbeugung von Krankheiten, der Erreichung von sozialer Gerechtigkeit und einer nachhaltigeren Ökologie und wohl auch solche Handlungen, welche zur Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Raum und somit zu mehr Barrierefreiheit beitragen. Handlungen, welche aus ergotherapeutischer Sicht die Beseitigung von Barrieren vorantreiben, können nicht nur individuelle Lösungen beinhalten. Das Einbeziehen der politischen Metaebene erweitert die Handlungsmöglichkeiten von ErgotherapeutInnen, wenn es darum geht, KlientInnen im Erlangen von mehr Handlungsfreiheit und auf dem Weg in ein selbstbestimmtes Leben (Frehe, 1990) zu unterstützen.

Das Barriere–Informationssystem – Projekt (BIS): Auftrag und Kontext der Studie

Die Studie ist Teil des ‚BIS – Barriere–Informationssystem‘ Projekts, welches von “IV2s plus – Intelligente Verkehrssysteme und Services plus” vom bm:vit im Rahmen des Forschungsprogramms ways2go über die ffg gefördert wird. Primärer Auftraggeber der Studie war das Planungsbüro PlanSinn, welches unter anderem die Anforderungen der TechnikerInnen erhob und an das Team der Medizinischen Universität Wien weitergab. Auf der Homepage wege-finden.at (23.01.2015) wird der Kontext der Studie vom Planungsbüro Plansinn (2012) „zur kooperativen Entwicklung einer Online-Routenplanung für RollstuhlnutzerInnen in Wien“ wie folgt beschrieben:

„Im Projekt „BIS – Barriere–Informationssystem“ wird im Dialog zwischen Anspruchsgruppen, TechnologieexpertInnen und Stakeholdern (Politik und Verwaltung) ein interaktives Routing-Tool für RollstuhlnutzerInnen entwickelt, das behördliche Daten und Community-Daten zusammenführt, übersichtlich bereitstellt und daraus mittels einer Routing Software die brauchbarsten Wege für RollstuhlnutzerInnen ermittelt. Die Ergebnisse der Routenplanung sind digital und auch in einer einfachen Druckversion abrufbar.

Das Projektteam bindet mobilitätseingeschränkte Menschen als ExpertInnen intensiv in die Erstellung und Optimierung der Plattform ein, da die Wahrnehmung einer Barriere von Mensch zu Mensch sehr unterschiedlich sein kann. Bereits der Anforderungskatalog wird mit VertreterInnen dieser Gruppe erarbeitet, auch in der Erstellung des Prototyps werden sie laufend einbezogen. Durch interaktive Prinzipien wie “User Generated Content” und

“Crowdsourcing” soll das spezifische Wissen mobilitätseingeschränkter Menschen stetig in die Plattform einfließen und diese laufend erweitern und aktualisieren. Getestet und optimiert wird dieser Prototyp ab Mitte 2013 im 4. Wiener Gemeindebezirk.“ (wege-finden.at/inhalte-und-ziele, 23.01.2015)

Die PartnerInnen des „BIS – Barriere–Informationssystem“ Projekts sind PlanSinn, Ovov Media, Verkehrsbund Ost-Region VOR/IST Vienna Region, Prisma Solutions, Sonja Gruber, Heinrich Hoffer und die Medizinische Universität Wien.

Die Aufgaben der PartnerInnen waren, wie auf wege-finden.at/projektpartner (23.01.2015) ersichtlich, unterschiedlich verteilt:

- PlanSinn hatte die Projektleitung inne. Als AnsprechpartnerInnen waren Eva Doring und Hannes Posch für die Konzeption, Planung, Moderation und Aufarbeitung der Gruppentreffen und der Fokusgruppeninterviews verantwortlich. Die Aufgaben bzgl. Beteiligung, „Community Building“ und „Dissemination“ wurden auch von anderen MitarbeiterInnen von PlanSinn getragen.
- ovov media waren für das Design und die Umsetzung einer prototypischen, skalierbaren Online-Plattform zuständig
- ITS Vienna Region waren für die Konzeption der GIP-Optimierung (Graphenintegrationsplattform), das Routing und die Interaktion verantwortlich.
- PRISMA Solutions war für die GIP-Programmierung, die Entwicklung und die Programmierung des Routers zuständig.
- Heinrich Hoffer brachte als Rollstuhlfahrer seine Expertise zur Sozialforschung in Bezug auf Alter und Behinderung in den Fokusgruppen und den Treffen des BIS-Projektes ein und unterstützte das Team von PlanSinn in der Vorbereitung der Treffen.
- Sonja Gruber war bei den Fokusgruppentreffen und den Treffen der Forschungsgruppe im Rahmen einer sozialwissenschaftlichen Begleitforschung dabei.

- Die Medizinische Universität Wien war für die gesundheitswissenschaftliche Forschung und für eine Fachexpertise zu Mobilitätseinschränkungen zuständig.

Das multidisziplinäre Team war demnach „organisatorisch“, „technisch“ und „sozialmedizinisch“ unterteilt. Bei den Teamtreffen wurden die einzelnen Tätigkeiten und Ergebnisse der Projektuntergruppen koordiniert und abgestimmt. Diese hatten einen sehr technischen Fokus und es war immer wieder wichtig, auf die NutzerInnenperspektive hinzuweisen und die Sichtweisen der TeilnehmerInnen darzustellen. Von Seiten der Ergotherapie gab es hier spannende Prozesse zu beobachten und mitzugestalten.

Die UntergruppenpartnerInnen der Medizinischen Universität Wien, mit welchen zusammengearbeitet wurde, waren Eva Doring, Hannes Bosch (PlanSinn), Heinrich Hoffer und Sonja Gruber.

Die Konzeption, Planung und Durchführung der Fokusgruppen wurden von PlanSinn übernommen. Die Medizinische Universität Wien startete als Projektpartner vor dem Beginn der Fokusgruppen mit der Erstellung des Antrages für die Ethikkommission. Die therapeutische Projektgruppe bestand aus der Projektleiterin Prof. Dr. Gudrun Diermayr, der leitenden Physiotherapeutin der Neurologie Maria Essmeister, welche unter anderem bei der Auswertung der Daten mitverantwortlich zeichnete und dem Autor dieser Masterarbeit Hannes Außerraier, welcher im Rahmen seines Masterlehrganges in Ergotherapie für die Transkription der Audiodateien, die Analyse der Daten und die Publikation der jeweiligen Ergebnisse als Erstautor zuständig war.

Die Fokusgruppendifkussionen wurden vom Erstautor und der Projektleiterin im Rahmen einer Auftragsforschung begleitet, analysiert und die resultierenden Ergebnisse wurden veröffentlicht. Bei Themen und Arbeitsschritten, welche in einem klaren Bezug zum Lehrplan des Masterlehrganges standen, erhielt der Erstautor von der Studiengangsleiterin des M.Sc. Lehrganges in Ergotherapie, Mag. Dr. Ursula Costa, Unterstützung.

Die Forschungsfrage ergab sich aus den Anforderungen der Projektgruppe und aus den technischen Notwendigkeiten, welche die Implementierung von Daten in ein Barriere-Informationssystem mit sich führten. PlanSinn führte parallel zur Studie der Medizinischen Universität Wien eine eigene Auswertung der Daten aus den Fokusgruppen durch. Bei dieser Erhebung ging es um eine Bündelung, Strukturierung und Gewichtung der Resultate (PlanSinn, 2012), welche den TechnikerInnen schnell zur Verfügung gestellt werden konnten. Aus dieser Vorlage heraus ergab sich der Auftrag des therapeutischen Projektteams nach einer präzisierten Gewichtung der Barrieren aus der Sicht der RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen urbanen Raum in Wien. Die vorübergehenden Ergebnisse wurden im multiprofessionellen Team präsentiert und den TechnikerInnen zur Verfügung gestellt. Die Publikation der Ergebnisse war Teil des Projektauftrages an die Medizinische Universität Wien. Diese hat in Form einer Posterpräsentation des Autors dieser Masterarbeit am European Seating Symposium (ESS) 2013 in Dublin, einer Posterpräsentation und einem Beitrag im Tagungsband des Forschungsforums der österreichischen Fachhochschulen 2014 in Kufstein, in denen die vorläufigen Ergebnisse der Studie publiziert wurden, stattgefunden. Das in dieser Arbeit präsentierte wissenschaftliche Paper ist zugleich auch Teil des Abschlusses des Projektes von Seiten der Medizinischen Universität Wien.

Methode

Erkenntnistheoretische Überlegungen

Flick (2012) empfiehlt, die erkenntnistheoretischen Überlegungen am Thema der Studie zu orientieren. In dieser Studie sind das Barrieren im öffentlichen Raum aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen und somit die dynamische Interaktion zwischen Person und Umwelt. Durch Barrieren wird diese Interaktion erschwert, wodurch RollstuhlnutzerInnen in ihren Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt werden. Dies wiederum kann zur individuellen Einschränkungen von Gesundheit und Partizipation der RollstuhlnutzerInnen führen. Diese Zusammenhänge ergeben sich aus einem komplexen System der Mensch–Umwelt–Interaktion (Hagedorn, 2004), auf welches in dieser Arbeit der Fokus gelegt wird. Von einem ganzheitlich/holistischen Weltbild ausgehend schreibt Hagedorn (2004), dass die Beleuchtung der Realität von verschiedenen Blickpunkten in Bezug auf die Wahrnehmung unserer Umwelt äußerst wichtig ist. Aus diesem phänomenologischen Ansatz ergibt sich dadurch die Wahl einer qualitativen Forschungsmethode für diese Studie. Dies scheint vom handlungswissenschaftlichen Hintergrund der Studie schlüssig, aber im Sinne einer Anwendungsforschung nicht ausreichend. Um den Anforderungen des Projektteams Genüge zu tun, wurde auf eine reduktionistische Möglichkeit (Hagedorn, 2003) zurückgegriffen, um die genannten Barrieren in einem „Barrieren Katalog“ darstellen zu können. Hier wurde in Anlehnung an ein mixed-method Studiendesign versucht, die subjektiven Qualitäten der Barrieren zu erheben und zusätzlich deren Gewichtung durch das Zählen der Nennungen darzustellen.

Die Konzipierung der Fokusgruppen war auf die Erhebung der physikalischen Barrieren im öffentlichen Raum ausgelegt, was durch das Zeigen von Fotos des öffentlichen urbanen Raumes und gezielte Fragen möglich wurde.

Die Disability Studies sind ähnlich wie die Handlungswissenschaften eine Querschnittsdisziplin, welche die vereinzelt interdisziplinären Forschungsarbeiten zu Behinderung, zusammenfassen. Laut Waldschmidt (2005, S. 3):

„geht es den Disability Studies darum, ein Gegengewicht zum medizinischtherapeutischen und pädagogisch-fördernden Paradigma zu schaffen. Die Disability Studies sind nicht Medizin, Heilpädagogik oder Rehabilitationswissenschaft in neuem Gewand, sondern sie betreiben eine Kritik des »klinischen Blicks« (Michel Foucault). Sie wollen zeigen, dass Behinderung zur Vielfalt des menschlichen Lebens gehört und eine allgemeine, weit verbreitete Lebenserfahrung darstellt, deren Erforschung zu Kenntnissen führt, die für alle Menschen und die allgemeine Gesellschaft relevant sind.“

In dieser Studie wurden Aspekte der Disability Studies berücksichtigt, indem RollstuhlnutzerInnen als ExpertInnen ihrer Lebenssituationen in die Entwicklung und im Rahmen der Fokusgruppeninterviews in die Studie eingebunden wurden.

Die Arbeit folgt daher dem interaktionistischen und teilweise dem gesellschaftstheoretischen Paradigma (Cloerkes, 2007) und bedient sich folglich dem biopsychosozialen Modell der International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF) (WHO, 2001), welches die Gesundheitssituation eines Menschen einschließlich der Funktionseinschränkung und Behinderung als Ergebnis eines dynamischen Zusammenspiels zwischen persönlichen Einschränkungen in Körperstrukturen/Körperfunktionen *und* Kontextfaktoren (World Health Organization, 2001) beschreibt. Durch die Wahl dieses Modells wird in dieser Arbeit eine Sichtweise eingenommen, welche sich weg von einem Rehabilitations- und medizinischen Modell hin zu einem humanistischen Blick auf den Gesamtzusammenhang von Behinderung richtet (Cloerkes, 2007).

Fokusgruppe als Methode

Laut Hammel et. al. (2008) bieten Fokusgruppen Menschen mit verschiedenen sozialen und geografischen Hintergründen mit dem gemeinsamen Hintergrund einer Behinderung eine Möglichkeit, auf der Grundlage gemeinsamer Lebenserfahrungen sich zu Themen, welche sie selbst betreffen, auszutauschen, sich mit eigenen Worten auszudrücken und zu diskutieren. In den Fokusgruppen dieser Studie war diese Grundstimmung „Etwas zu sagen zu haben, ernst genommen und gehört zu werden“ im Sinne von „empowerment“ (Ermächtigung) spürbar und spiegelte sich in den Abschlussmeldungen der TeilnehmerInnen der Fokusgruppen wieder. Diese aktive Beteiligung der TeilnehmerInnen am Forschungsprozess hebt laut Hammel et. al (2008) gerade Menschen aus sozialen Randgruppen aus der Position des zu beforschenden Subjektes und stellt sie in die Rolle von ExpertInnen ihrer Lebenssituationen, welche ihre Erfahrungen zu den diskutierten Themen austauschen und benennen.

Fokusgruppen sind daher ein ideales Verfahren, um Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen zu erheben und um die Erwartungen und Bedürfnisse der TeilnehmerInnen in Bezug auf die technische Umsetzung eines Barriere-Informationssystems zu erfahren. Fokusgruppen, welche die zukünftigen NutzerInnen eines zu entwickelnden Systems einbeziehen, sind aber auch eine hohe ethischen Herausforderung, wenn es darum geht, die geweckten Hoffnungen und Erwartungen der TeilnehmerInnen zu berücksichtigen und sie gegebenenfalls bezüglich Änderungen des geplanten Verlaufes des Projektes zu informieren.

Die drei Fokusgruppen dieser Studie, welche von einem ForscherInnenteam, bestehend aus Städte- und LandschaftsplanerInnen, einer Soziologin, einem Rollstuhlfahrer und Sozialforscher sowie von Physio- und ErgotherapeutInnen organisiert und begleitet wurden, folgten stets demselben Ablauf:

- Begrüßung und Vorstellung des Forschungsprojektes BIS
- Mündliche und schriftliche TeilnehmerInnen-Information

- Vorstellungsrunde der anwesenden Personen (RollstuhlnutzerInnen und ForscherInnen)
- Einstiegsfrage nach den erlebten Barrieren der TeilnehmerInnen am Weg zur Fokusgruppe
- Diskussion anhand von Fotos vom öffentlichen Raum in Wien
- Halbstündige Pause
- Schwerpunkt der Fokusgruppendifkussion auf die Anforderungen, Erwartungen und Bedürfnisse der TeilnehmerInnen an ein Barriere-Informationssystem
- Abschlussrunde anhand der auf einer Flipchart festgehaltenen Erkenntnisse der Fokusgruppendifkussion

TeilnehmerInnen

Bei der *Rekrutierung der TeilnehmerInnen* wurde durch maximal variiertes Sampling auf die Bildung einer möglichst heterogenen Gruppe von RollstuhlnutzerInnen mit einer größtmöglichen Variation hinsichtlich Geschlecht, Rollstuhltyp, Migrationshintergrund, Level an Betreuung durch AssistentInnen und des allgemeinen Aktivitäts- und Partizipationslevels geachtet. Die Einschlusskriterien, um an der Studie teilnehmen zu können, waren:

- Das Alter der RollstuhlnutzerInnen (mindestens 18 Jahre)
- Der Wohnort der TeilnehmerInnen (Wien)
- Internetaffin und kommunikationsfreudig
- Interesse an der Teilnahme am öffentlichen Leben (z.B. in die Arbeit gehen; ein Kino oder Restaurant besuchen und/oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen)

Die TeilnehmerInnen waren Personen, die den Rollstuhl zur Mobilitätssteigerung nutzten, sowie AssistentInnen von RollstuhlfahrerInnen.

Ethische Überlegungen

Die Studie wurde von der Ethikkommission der Universität Wien hinsichtlich der Beachtung aller ethischer Standards (Helsinki Deklaration (WMA, 2008)) begutachtet und genehmigt (04.09.2012, EK Nr.: 1667/2012). Das Ethikvotum wurde dem „Research Committee for Scientific and Ethical Questions“ (RCSEQ) der fh gesundheit und der Umit – Hall gemeldet. Die Studie hat den Anspruch, in der Konzeption des Studiendesigns den ergotherapeutischen Ethikstandards (Reichel, Marotzki & Schiller, 2009) zu entsprechen, in der Durchführung der Studie den TeilnehmerInnen im partizipatorischen Sinn eine Stimme zu geben und die analysierten Ergebnisse aus deren Sicht zu präsentieren.

Laut dem ethischen Leitbild von Ergotherapie Austria (2013) haben sich für den Bereich der Gesundheitsberufe speziell vier ethische Grundsätze herauskristallisiert. Erstens der *Respekt der Autonomie der KlientInnen*, zweitens die *Schadensvermeidung*, drittens die *Fürsorge* und als letzter wichtiger Punkt die *Gerechtigkeit*. Ergänzend wird noch *Wahrhaftigkeit*, *Vertraulichkeit* und *Zuverlässlichkeit* genannt, was von COTEC (2013) unter dem Begriff *Integrität* zusammengefasst wird. Ein zusätzlicher Grundsatz von COTEC wird im ethischen Leitbild von Ergotherapie Austria (2013) angeführt, der sich als Verpflichtung gegenüber der Gesellschaft ergibt und das ist der *Nutzen*.

Weiters wurden den TeilnehmerInnen der Studie folgende Informationen gegeben:

- In der TeilnehmerInnen-Information zur Studie wurden der Hintergrund, das Ziel, der Ablauf und der Zeitaufwand der Studie erklärt. Der Name und die Erreichbarkeit der verantwortlichen Person wurde den TeilnehmerInnen schriftlich mitgeteilt.
- Weiters war die Information enthalten, dass die Teilnahme an der Studie freiwillig ist und dass sie ihr Einverständnis, an dieser Studie teilzunehmen, jederzeit ohne Angabe von Gründen zurückziehen und die Studie abbrechen können.

- Die TeilnehmerInnen unterschrieben eine Einwilligungserklärung, in der sie bestätigten, dass sie die zuvor ausgehändigten Informationen gelesen und inhaltlich verstanden haben.
- Weiters bestätigten sie, dass sie an einem Informationsgespräch teilgenommen haben und in diesem ausreichend die Möglichkeit erhielten Fragen zu stellen, welche ihnen vollständig beantwortet wurden.
- Die TeilnehmerInnen erklärten sich mit ihrer Unterschrift einverstanden, an dieser Studie teilzunehmen und sich bewusst zu sein sind, dass die erhobenen Daten und Aussagen in anonymisierter Form in einer wissenschaftlichen Arbeit veröffentlicht werden sollen.
- Der Erhalt einer Aufwandsentschädigung von 50,00 Euro wurde bestätigt.

Die wichtigste ethische Überlegung der Arbeit war es, den TeilnehmerInnen, die Rollstühle nutzen und damit ExpertInnen für dieses Thema sind, eine Stimme zu geben und deren Sicht auf Barrieren im öffentlichen Raum darzustellen.

Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum in Wien – Implikationen für ein Barriere-Informationssystem

In diesem Teil der Masterarbeit wird das Herzstück der Arbeit, das wissenschaftliche Paper, welches hier in der vorläufigen Endversion vorliegt, präsentiert. Die vorherigen Kapitel dieser Masterarbeit sollten in die Thematik der Arbeit einführen und den Kontext der Studie erläutern. Der Hintergrund der Studie, die Begründung, Relevanz und Eingrenzung des Themas, die Zielsetzung und die Fragestellung der Arbeit, die Methodik und die Ergebnisse des Masterarbeitsprojektes und der Theorieteil der Arbeit werden in dem folgenden Paper beschrieben.

Eine Diskussion zu den Ergebnissen der Studie ist ebenfalls im Artikel vorhanden, welche aber in den an das Paper angeschlossenen Beiträgen noch ausführlicher behandelt werden.

Ein Ausblick auf zukünftige Forschungsmöglichkeiten ist ebenfalls am Ende der Masterarbeit zu finden. Um das Paper in einem Journal einreichen zu können, mussten gewisse Kriterien eingehalten und Kompromisse geschlossen werden. Dies erforderte eine möglichst kompakte Konzipierung des Beitrages. Im Ergebnissteil wurde den TeilnehmerInnen der Studie trotz des begrenzten Zeichenumfangs viel Raum gegeben, um den ethischen und qualitativen Aspekten der Arbeit Genüge zu tun. Ein klientInnenzentrierter Zugang ist Standard in der ergotherapeutischen Praxis, durch welchen die Lebensqualität und –zufriedenheit, die Handlungsfähigkeit und Teilhabe (Partizipation) der KlientInnen der Ergotherapie verbessert werden soll, was in diesem Barriere–Informationsprojekt von therapeutischer Seite eingebracht wurde und nun in dieses Paper eingeflossen ist.

Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum in Wien – Implikationen für ein Barriere-Informationssystem

Außerraier Hannes ^{a, b}, Costa Ursula ^a, Essmeister Maria ^b, Diermayr Gudrun ^{b, c}

^a fhgesundheit, Innrain 98, A-6020 Innsbruck

^b Medizinische Universität Wien, Spitalgasse 23, A-1090 Wien

^c SRH Hochschule Heidelberg, Maria Probst Straße 3, D-69123 Heidelberg

Hintergrund. Barrieren im städtischen Raum erschweren oder verunmöglichen RollstuhlnutzerInnen die Fortbewegung und Partizipation am öffentlichen Leben. Genauere Informationen zu barrierefreien Routen durch den städtischen Raum mildern diese Einschränkungen und können dadurch die Partizipation verbessern. Damit eine barrierefreie Routenplanung effektiv ist und tatsächlich von Betroffenen genutzt wird, sind neben technischen Aspekten die Sichtweisen und Anforderungen der Zielgruppe von größter Bedeutung. **Forschungsfrage.** Welche Barrieren im öffentlichen urbanen Raum in Wien werden aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen beschrieben? **Methode.** Ein multiprofessionelles Team führte drei dreistündige Fokusgruppen mit 22 TeilnehmerInnen aus dem Raum Wien durch (maximal variiertes Sampling, RollstuhlfahrerInnen und -begleiterInnen). Die aufgenommenen und transkribierten Daten wurden anhand qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet. Die International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF) stellte den salutogenetischen Hintergrund der Arbeit und die Wechselwirkung zwischen Umweltfaktoren und den personenbezogenen Faktoren in Bezug auf Partizipation und Handlungsfähigkeit dar. Das Occupational Performance Model (Australia) (OPM(A)) war Bezugsmodell für die deduktive Datenanalyse und die Kategorisierung der genannten Barrieren. Die Barrieren hinsichtlich physikalischer Umweltaspekte wurden in weitere Subkategorien induktiv kategorisiert. **Ergebnisse.** Die in allen drei Fokusgruppen identifizierten Barrieren betrafen vor allem physikalische sowie

soziale und kulturelle Umweltaspekte. Die wesentlichsten physikalischen Barrieren waren: Bodenbeschaffenheit, Gehsteigkanten und Steigungen. Weitere Barrieren bezogen sich auf den eigenen Körper, auf Menschen in der Umwelt sowie mangelnde Informationen über die Umwelt. **Diskussion.** Die Analyse unterstreicht die Vielschichtigkeit von Barrieren, denen RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum begegnen. Die Beschaffenheit von Untergründen, die in dieser Studie als vorrangige physikalische Barriere identifiziert wurde, erweitert die in der Literatur bisher beschriebenen Kenntnisse. Durch ein Barriere–Informationssystem (BIS) können Informationen über vorhandene Barrieren an RollstuhlnutzerInnen übermittelt werden und basierend auf einer nutzerInnenorientierten Herangehensweise kann damit vorhandenen physikalischen Barrieren ausgewichen werden. Zusätzlich kann diese partizipativ erhobene Information Stakeholdern dienen, um strukturelle Barrieren im öffentlichen Raum zu verändern.

Schlüsselwörter: Barrieren, Partizipation, RollstuhlnutzerInnen, ICF, Universelles Design, Fokusgruppeninterviews

Einleitung

In Österreich sind ca. 50.000 Menschen in ihrer Mobilität von einem Rollstuhl abhängig (Statistik Austria, 2007). Trotz nationaler und internationaler Bemühungen, Barrieren in den verschiedensten Lebensbereichen zu reduzieren, werden Menschen mit Mobilitätseinschränkung in ihrem öffentlichen Leben immer wieder in ihrer Partizipation behindert (LaPlante & Kaye, 2010). Besonders RollstuhlnutzerInnen wird die Fortbewegung im städtischen Raum durch Barrieren häufig erschwert oder unmöglich gemacht (Bennett, Kirby, & Macdonald, 2009). Barrieren finden sich als geographische Gegebenheiten im öffentlichen Verkehrsnetz und in der städtischen Architektur (Palisano, Shimmell, Stewart, Lawless, Rosenbaum & Russell, 2009). Gehsteigkanten und unebene Untergründe sind nicht nur Hindernisse, sondern auch Gefahren im Alltag von RollstuhlnutzerInnen (Bennett, et al., 2009). Durch Barrieren in verschiedensten Lebenswelten der RollstuhlnutzerInnen erfahren diese Auswirkungen auf ihren sozialen Status, Einschränkungen in ihren ökonomischen Möglichkeiten, sind öfters von Arbeitslosigkeit betroffen, leben isolierter, ungesünder, in einer erhöhten Abhängigkeit anderen Personen gegenüber, mit weniger Wahlmöglichkeiten, sind mehr von Diskriminierung betroffen und potentiell in ihrer Lebensqualität eingeschränkt (LaPlante & Kaye, 2010). Barrieren sind nicht nur physikalische Gegebenheiten, sondern beinhalten auch gesellschaftliche und soziale Aspekte (Schönwiese, 2011). Die International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF) (WHO, 2001) beschreibt mit ihrem biopsychosozialen Modell die Gesundheitssituation eines Menschen einschließlich der Funktionseinschränkung und Behinderung als Ergebnis eines dynamischen Zusammenspiels zwischen persönlichen Einschränkungen in Körperstrukturen/Körperfunktionen und Kontextfaktoren (World Health Organization, 2001).

Um diese umweltbezogenen Kontextfaktoren der ICF näher zu beschreiben, wurde das OPM(A) verwendet (Ranka & Chapparo, 1997, Stamm, Cieza, Machold, Smolen & Stucki, 2006). Umwelt wird als interaktives Phänomen, bestehend aus dem Wechselspiel

zwischen der physischen, sensorischen, kulturellen und sozialen Umwelt, dargestellt und als solches in dieser Arbeit benutzt (Ranka & Chapparo, 1997).

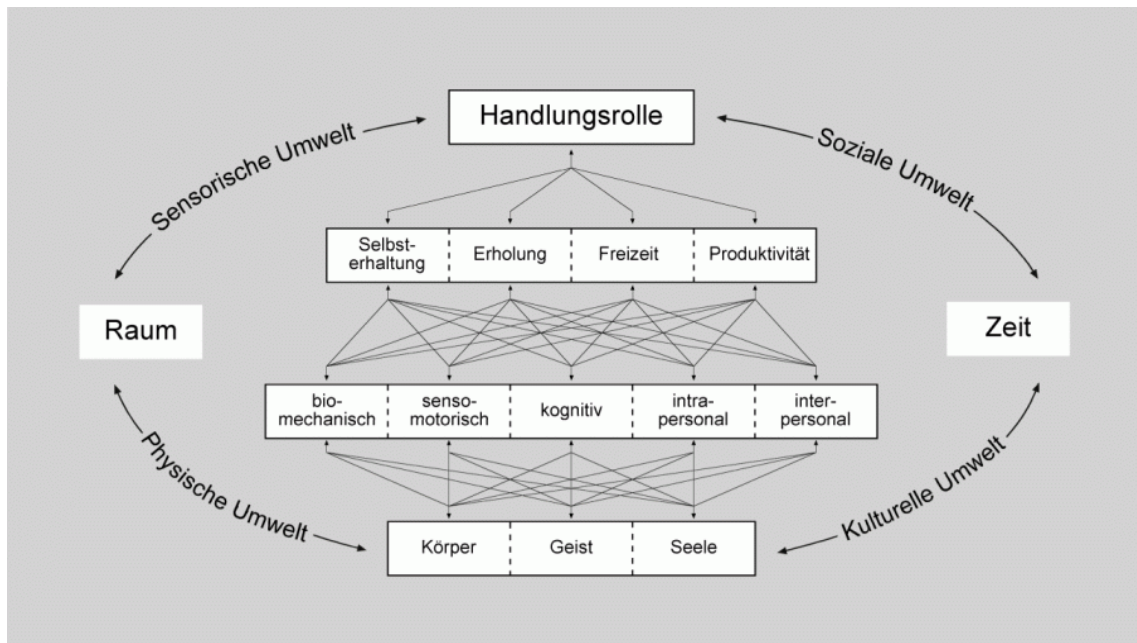


Abbildung 1: Chapparo & Ranka (1997). (Übersetzung Arbeitskreis Modelle und Theorien Wien, 2004, S. 18)

Die Verwendung des OPM (A) zeigt auf, dass öffentliche Räume von verschiedenen Umwelten dynamisch beeinflusst werden (siehe Abbildung 1) und erleichtert es, die Barrieren aus Sicht der RollstuhlnutzerInnen in umweltbezogene Kontextfaktoren einzuteilen. Für das Forschungsprojekt war es wichtig, die physikalischen Barrieren der öffentlichen Räume zu bestimmen. Eine solche Aufzählung der physikalischen Barrieren wurde vom BIS-Projektteam gefordert und im Rahmen der Studie erstellt. Durch die Verwendung des OPM (A) wurde es ermöglicht, dass die soziokulturellen und sensorischen Aspekte nicht negiert wurden, sondern Barrieren in einem ganzheitlichen Kontext dargestellt werden konnten.

Ein Barriere-Informationssystem kann dem Individuum helfen, mit physikalischen Barrieren im Alltag umzugehen (Müller, Neis, Auer, & Zipf, 2010) und somit dessen Handlungsmöglichkeiten zu erweitern. Sheldon (2003) schreibt, dass durch technische

Innovationen das „Problem“ der Behinderung nicht gelöst werden kann, sondern nur ein gesellschaftlicher Wandel den Abbau von Behinderung bewirken kann. Sie betont jedoch das Potential, das in digitalen Technologien steckt, welche es Menschen mit speziellen Bedürfnissen ermöglichen, deren persönliche Entwicklung zu fördern, sich zu informieren und so neue Strategien zu finden, um die Umwelt lebenswerter für alle zu gestalten. Sheldon (2003) geht es um eine Befähigung der Betroffenen, mit persönlichen Barrieren besser umzugehen, sie setzt diese Gruppe aber auch in die Position der ExpertInnen, wenn es darum geht, Verbesserungen der eigenen Umwelt hinsichtlich Barrierefreiheit zu entwickeln. Eine solche Strategie verfolgt das BIS-Projekt in Wien mit der Entwicklung des Barriere-Informationssystems auf der Echtzeitplattform AnachB für Verkehrsinformation (anachb.at, 20.02.2014), in deren Kontext diese Studie durchgeführt wurde. Auf dieser Internetplattform sollen barrierefreie Wege auf einem Stadtplan angezeigt werden, wodurch es RollstuhlnutzerInnen in ihrem Alltag erleichtert wird, an gewisse Orte ohne ungeplante Umwege oder erhöhte Unfallgefahr zu gelangen. Bezugnehmend auf eine barrierefreie Routenplanung weist auch Matthews (2003) darauf hin, wie wichtig es ist, neben technischen Aspekten die Sichtweise und Anforderungen der Zielgruppe – der RollstuhlnutzerInnen selbst – zu berücksichtigen. Daher war das Ziel der Studie, die Barrieren im urbanen öffentlichen Raum in Wien aus der Sicht der RollstuhlnutzerInnen zu erheben und mit Hilfe des OPM(A) den jeweiligen Umwelten zuzuordnen, die Barrieren der physikalischen Umwelt zu analysieren und dem multiprofessionellen Projektteam für die Implementierung in das Barriere-Informationssystem zur Verfügung zu stellen.

Methode

Drei jeweils dreistündige Fokusgruppendifkussionen wurden mit RollstuhlnutzerInnen aus Wien im Herbst 2012 mit dem Ziel durchgeführt, ihre Erfahrungen in Bezug auf Barrieren im öffentlichen Raum und in Hinsicht auf die Entwicklung eines Barriere – Informationssystems zu erheben. Die Ergebnisse der Fokusgruppeninterviews wurden in die multiprofessionelle Entwicklungsgruppe des nutzerInnen-orientierten Barriere-Informationssystems (wegefinden.at, 23.01.2015) eingebracht.

Rekrutierung der TeilnehmerInnen.

Durch maximal variiertes Sampling wurden möglichst heterogene Gruppen von RollstuhlnutzerInnen gebildet. Die TeilnehmerInnen wurden über Kontakte zu Institutionen (Wiener Hilfswerk, BIZEPS, Caritas, KWP, Bundessportausschuss/Behindertensport, Sozialstation Wieden und Meidling), über eine Einladung im Student Point–Forum der Uni-Wien und direkt über Mitglieder der Forschungsgruppe aktiviert. Bei der Rekrutierung der TeilnehmerInnen der Studie wurde durch maximal variiertes Sampling auf eine größtmögliche Variation hinsichtlich Geschlecht, Rollstuhltyp, Migrationshintergrund, Level an Betreuung durch AssistentInnen und des allgemeinen Aktivitäts- und Partizipationslevels geachtet. Die letzteren wurden anhand einer adaptierten Version des Physical Activity Assessment, Washburn (Washburn, Zhu, McAuley, Frogley & Figoni, 2002) erhoben.

Einschlusskriterien.

Um an der Studie teilnehmen zu können, sollten die RollstuhlnutzerInnen mindestens 18 Jahre alt, internetaffin und kommunikationsfreudig sein, in Wien leben und es sollte Interesse an der Teilnahme am öffentlichen Leben (z.B. in die Arbeit gehen; ein Kino oder Restaurant besuchen und/oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen) für sich bzw. für die zu assistierende Person gegeben sein. Die TeilnehmerInnen waren daher Personen, die den Rollstuhl zur

Mobilitätssteigerung nützten sowie AssistentInnen von RollstuhlnutzerInnen, welche privat oder beruflich aktiv sind bzw. waren.

Datenerhebung.

Die drei Fokusgruppen wurden von einem ForscherInnenteam, bestehend aus Städte- und LandschaftsplanerInnen, einer Soziologin, einem Rollstuhlnutzer und Sozialforscher sowie von Physio- und ErgotherapeutInnen geplant, begleitet und durchgeführt.

Die Fokusgruppen folgten stets demselben Ablauf:

- Nach einer Begrüßung folgte die Vorstellung des Forschungsprojektes BIS und die Beschreibung der derzeitigen Projektphase.
- Die TeilnehmerInnen wurden in der TeilnehmerInnen–Information zur Studie und noch einmal vor Beginn der Fokusgruppendifkussion mündlich aufgeklärt, dass die Gespräche aufgezeichnet und die daraus erhaltenen Daten anonymisiert ausgewertet und publiziert werden.
- In der anschließenden Vorstellungsrunde der anwesenden Personen (RollstuhlnutzerInnen und ForscherInnen) wurden unter anderem bei allen TeilnehmerInnennacherlebten Barrieren am Weg zur Fokusgruppe gefragt.
- Es wurden beispielhafte Fotos vom öffentlichen Raum in Wien präsentiert und es wurde die Frage gestellt, welche Barrieren die TeilnehmerInnen auf den Bildern identifizieren bzw. welche Hindernisse auf den Bildern ein Problem für die RollstuhlnutzerInnen darstellen würden. Alle TeilnehmerInnen konnten sich ein Bild auswählen und die individuell identifizierten Barrieren benennen. In den folgenden Gesprächen konnten die TeilnehmerInnen jedes Bild diskutieren und die eigene Sicht zum Thema einbringen. Diese Herangehensweise sollte allen RollstuhlnutzerInnen gleichermaßen die Möglichkeit geben, ihre eigene Sicht auf Barrieren im öffentlichen Raum zu benennen. Auf den Bildern waren verschiedene, für den Wiener urbanen

Raum typische Settings zu sehen, welche einerseits Hindernisse wie eine beidseitige Baustelle oder Pflastersteine und Stufen in einem Park, andererseits aber auch Umweltsituationen, in welchen keine klar erkennbaren Behinderungen sichtbar waren wie beispielsweise eine Kreuzung mit Blindenleitsystem, rutschfestem Untergrund und großzügig abgeschrägten Gehsteigen, zeigten.

- Nach einer ca. halbstündigen Pause wurde der Schwerpunkt der Fokusgruppendifkussion auf die Anforderungen der TeilnehmerInnen an ein Barriere-Informationssystem gelegt. In diesem Abschnitt der Diskussion ging es primär darum, welche Erwartungen und Bedürfnisse die TeilnehmerInnen in Bezug auf die technische Umsetzung des Barriere-Informationssystems hatten. Es wurden aber auch in diesem Teil Barrieren genannt und erhoben.
- Die Erkenntnisse aus der Fokusgruppendifkussion wurden auf einem Flipchart festgehalten, um so die Ansichten der RollstuhlnutzerInnen für die Reflexion präsent zu haben. In der Abschlussrunde wurden anhand der niedergeschriebenen Notizen und der Fotos die Inhalte der Fokusgruppe zusammengefasst und den TeilnehmerInnen abschließend die Möglichkeit gegeben, Ergänzungen einzubringen.

Datenanalyse.

Die Fokusgruppendifkussionen wurden aufgezeichnet, transkribiert und die verschriftlichten Daten während des Transkriptionsprozesses anonymisiert. Die genannten Namen der TeilnehmerInnen wurden durch fiktive Anfangsbuchstaben ersetzt. Die so anonymisierten Daten wurden anhand qualitativer Inhaltsanalyse (Flick, 2012) in einem ersten Analysedurchgang vom Erstautor ausgewertet. Aus den transkribierten Wortmeldungen der RollstuhlnutzerInnen wurden zunächst induktiv Kodes gebildet (Elo & Kyngäs, 2008). Diese kodierten Barrieren wurden in einem weiteren Schritt deduktiv den unterschiedlichen umweltbezogenen Kontextfaktoren der RollstuhlnutzerInnen zugeordnet, die verschiedene

Kategorien ergaben. Als Bezugsrahmen für die Beschreibung der Umweltaspekte (physisch, sensorisch, kulturell und sozial) wurde in Ergänzung zur ICF das OPM(A) als ergotherapeutisches Modell gewählt, in welchem Handlungsperformanz in Bezug auf die jeweilige Umwelt dargestellt wird (Ranka & Chapparo, 1997; Stamm et al., 2005) (siehe Abbildung 1).

Die transkribierten Daten wurden vom AutorInnenteam der Studie trianguliert, analysiert und bezüglich der Kodierungen bis zum Konsens verglichen. Bei der Aufschlüsselung der Barrieren in die verschiedenen Umweltaspekte des OPM (A) (physikalische Umwelt, sensorische Umwelt, kulturelle und soziale Umwelt) wurde ersichtlich, dass sich nicht alle genannten Barrieren in diese vier Bereiche einordnen ließen. So wurden aus den Wortmeldungen der TeilnehmerInnen induktiv drei weitere Kategorien ergänzt. Diese Kategorien sind: *Menschen in der Umwelt* wie z.B. PassantInnen, welche RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum behindern; *fehlende Informationen in der Umwelt* wie z.B. das Fehlen von Hinweisschildern zu barrierefreien Toiletten und *der eigene Körper*, den manche RollstuhlnutzerInnen als Barriere erleben. In der Analyse der Daten wurde zunächst eine Kodierung und in weiterer Folge eine Kategorisierung der Barrieren nach der Anzahl der Nennungen, über das Typische, über deren Repräsentanz und nicht über Repräsentativität dargestellt (Lamnek, 2010) (siehe Tabelle 2). Aus einzelnen Zitaten konnten sich mehrere Codes ergeben. Wenn beispielsweise eine zu hohe Gehsteigkante ohne Abschrägung genannt wurde, so ergaben sich daraus drei Codes wie z.B.: G1: Gehsteigkante, G1.1:Gehsteigkante ohne Abschrägung und G1.2: zu hohe Gehsteigkante.

Durch das thematische Zusammenfassen der Codes ergab sich in einem weiteren Analysedurchgang eine Auflistung von Kategorien (unterschiedliche Barrieren), welche in Folge qualitativ basierend auf den wörtlichen Aussagen der TeilnehmerInnen beschrieben wurden. Die Barrieren, welche in allen drei Fokusgruppen vorkamen, wurden zusammengefasst, da davon auszugehen ist, dass durch die unabhängige Nennung in den drei

Fokusgruppen die Bedeutung der Aussagen im Sinne ihrer Repräsentanz nochmals verstärkt deutlich wird.

Ethik.

Die Studie wurde von der Ethikkommission der Universität Wien hinsichtlich der Beachtung aller ethischer Standards (Helsinki Deklaration (WMA, 2008) wie Anonymisierung der Daten, Freiwilligkeit, Aufwandsentschädigung und der Möglichkeit, jederzeit aus der Studie auszusteigen, begutachtet und genehmigt (04.09.2012, EK Nr.: 1667/2012). Der klientInnenzentrierte Zugang, welcher von der Konzeption der Studie bis zur Darstellung und Diskussion der Ergebnisse umgesetzt wurde, war ein Grundwert der Studie.

Ergebnisse

Informationen zu den RollstuhlnutzerInnen.

Insgesamt konnten 22 Personen für die Teilnahme an der Studie gewonnen werden. Die TeilnehmerInnen teilten sich in 16 RollstuhlfahrerInnen sowie in 6 AssistentInnen von RollstuhlfahrerInnen auf und werden in der Studie als RollstuhlnutzerInnen zusammengefasst. Details zu den Charakteristika der TeilnehmerInnen sind in der Tabelle 1 ersichtlich.

Tabelle 1

Informationen zu den teilnehmenden RollstuhlnutzerInnen der Fokusgruppendifkussionen

Information zu den TeilnehmerInnen (n=22)		
RollstuhlnutzerInnen (n=22)	16 RollstuhlfahrerInnen	6 AssistentInnen
Geschlecht	14 Frauen	8 Männer
Alter	21-78 Jahre	(Mittel: 47,5 J.)
Migrationshintergrund	9 ja	13 nein
Informationen zu den RollstuhlfahrerInnen (n=16)		
Art des Rollstuhles	5 elektrisch	11 manuell
Unterstützung im Alltag	5 ja	11 nein
Aktivitätslevel im Alltag	selten (1), manchmal (5), oft(10)	
Krankheit/Verletzungen	Rückenmarksverletzungen, neuromuskuläre Erkrankungen, Multiple Sklerose	
Verwendete Verkehrsmittel	öffentliche Verkehrsmittel, eigener Wagen, Fahrtendienst für RollstuhlfahrerInnen	

Umweltbezogene Barrieren der RollstuhlnutzerInnen.

Die in allen drei Fokusgruppen identifizierten Barrieren betrafen vor allem physikalische sowie soziale und kulturelle Umweltaspekte. Die *physikalische Umwelt* wie z.B. Gehsteigkanten wurde am häufigsten genannt (75,18% der Gesamtnennungen [GN]). Die *soziokulturelle Umwelt* wurde als Synthese aus den Konstrukten der sozialen und der

kulturellen Umwelt gebildet; dieser wurden unter anderem auch gesetzliche Bestimmungen, welche das Befahren von bestimmten Wegstrecken verbieten, zugeordnet. Barrieren in der soziokulturellen Umwelt wurden von 4,88% der GN genannt. Die dritte Kategorie, die sich aus dem OPM(A) ergab, waren Nennungen von Barrieren in der *sensorischen Umwelt*. Dazu zählten beispielsweise schlecht beleuchtete Straßen, welche mit drei Nennungen nur 0,43 Prozent der GN ausmachten. Die restlichen 19,51% der Nennungen wurden induktiv aus den Wortmeldungen gebildet. Das waren *mangelnde Umweltinformationen* (7,75% der GN) wie beispielsweise nicht vorhandene Hinweisschilder; *Menschen in der Umwelt* (7,89% der GN) wie z. B. PassantInnen, die den Weg versperren, und der *eigene Körper in der Umwelt* (3,87% der GN) wie die eigene körperliche Einschränkung. Alle Kategorien (siehe Abbildung 2) mit Ausnahme der sensorischen Umwelt wurden in allen drei Fokusgruppen genannt. Die sensorischen Barrieren waren nur in einer Fokusgruppendifkussion Thema.

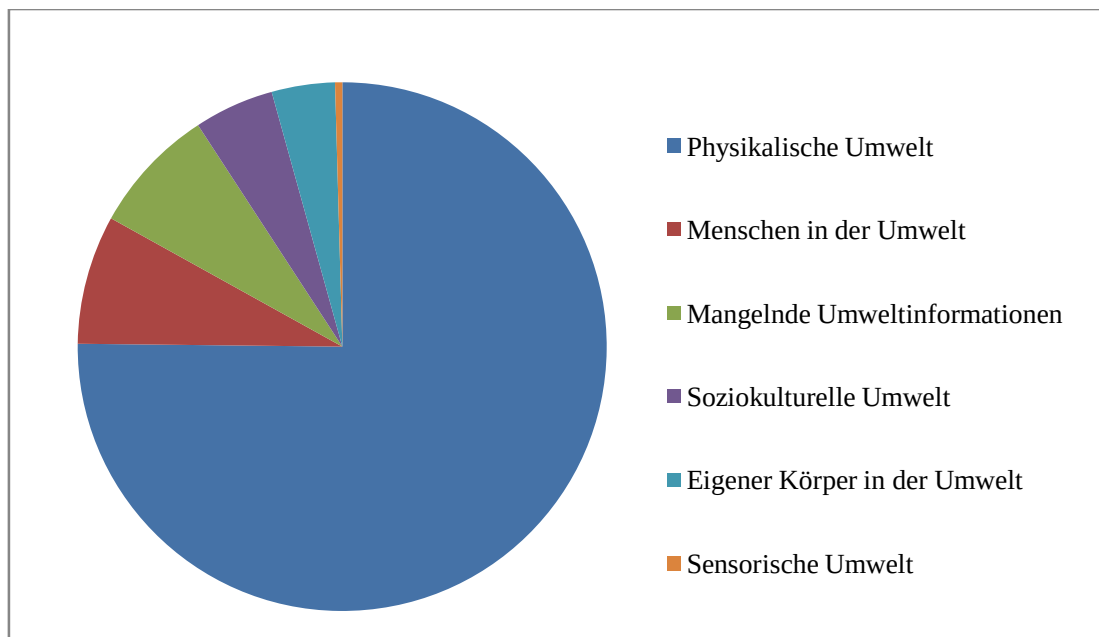


Abbildung 2: Übersicht aller genannten umweltbezogenen Barrieren (n = 697 = 100%)

Physikalische Umwelt.

Da in der physikalischen Umwelt jene Barrieren genannt wurden, welche für das BIS relevant sind, wurden diese genauer analysiert und aufgeschlüsselt. Wie in Abbildung 3 zu sehen ist,

ergaben sich anhand der Wortmeldungen der TeilnehmerInnen Subkategorien. Die *öffentlichen Räume* mit 453 Nennungen (86,45%) aller in der physikalischen Umwelt genannten Barrieren hatten die meisten Nennungen. *Barrieren öffentlicher Verkehr* folgten mit 31 Nennungen (5,92%), wobei sich diese in *Barrieren in Bezug auf Haltestellen* (n = 21) und *Barrieren in Bezug auf die Verkehrsmittel* (n = 10) aufteilen lassen. Weiters folgen *Umleitungen* mit 18 Nennungen (3,44%), *die Art des Rollstuhles* (elektronischer bzw. mechanischer Rollstuhl) mit 12 Nennungen (2,29%) und die *wetterabhängigen Barrieren* mit 10 Nennungen (1,90%).

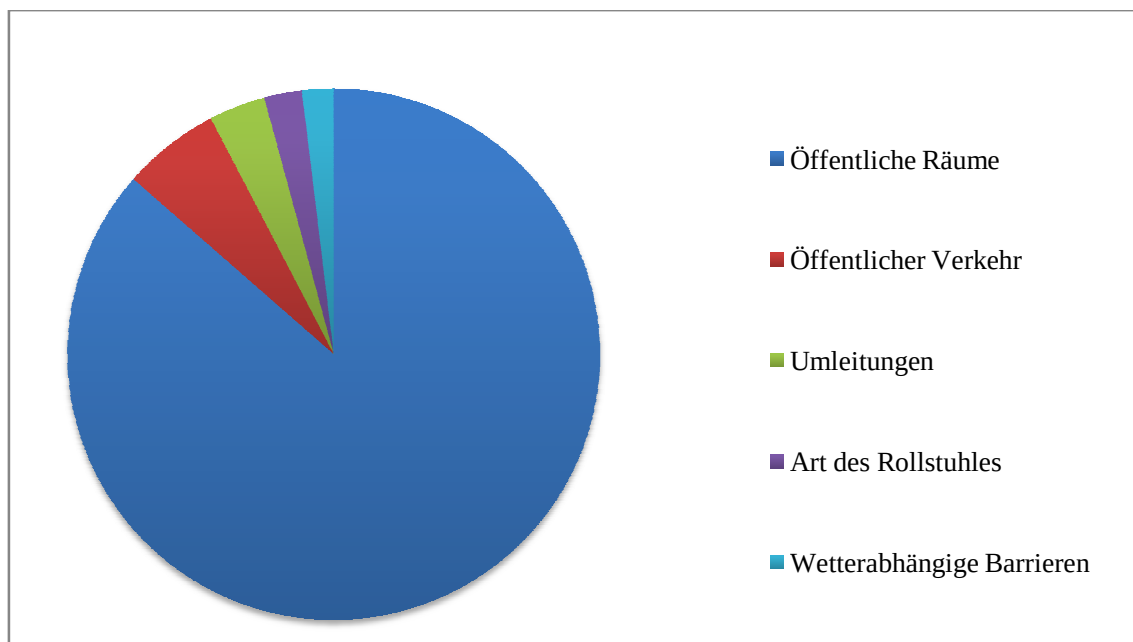


Abbildung 3: Unterteilung der Barrieren in der physikalischen Umwelt (n = 524)

Barrieren in den öffentlichen Räumen.

Von den fünf Kategorien der physikalischen Umwelt sind die *öffentlichen Räume* jene, welche für die Implikation in das Barriere-Informationssystem benötigt werden, um barrierefreie Wege anzeigen zu können. Eine weitere Analyse dieser Kategorie ergab *geographische Barrieren*, bestehend aus den Steigungen und *baulich strukturelle Barrieren*, bestehend aus 15 Subkategorien (siehe Tabelle 2), welche Einfluss auf die Mobilität, Partizipationsmöglichkeit und Handlungsfreiheit der RollstuhlnutzerInnen haben. Diese

Subkategorien wurden in einem weiteren Schritt genauer in ihren Qualitäten beschrieben und den TechnikerInnen des Projektteams zur Verfügung gestellt. Die Barrieren im öffentlichen Verkehr wurden separat angefügt, da sie sich einerseits in den öffentlichen Verkehrsmitteln wie U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen, andererseits im Bereich von Haltestellen, die dem öffentlichen Raum zuzuordnen sind, befinden. Einundzwanzig Nennungen beziehen sich auf den Haltestellenbereich und werden somit in die öffentlichen Räume mit aufgenommen. Zehn Nennungen betreffen öffentliche Verkehrsmittel.

Tabelle 2

Barrieren in öffentlichen Räumen

Barrieren	N	%
<i>Geographische Barrieren</i>	46	9.7
Steigungen (zu steil/zu lang)	46	9.7
<i>Strukturelle Barrieren</i>	428	90.3
Untergründe/Bodenbeschaffenheit (zu holprig/zu glatt)	73	15.4
Gehsteigkanten (zu hoch, fehlende Abschrägung)	47	9.9
Baustellen (beidseitig/nicht angekündigt)	42	8.9
Stufen	36	7.6
Gehwege (zu schmal/Hindernisse am Gehweg)	32	6.8
Schienen/Straßenbahnschienen (Unfallgefahr)	30	6.3
Rampen (zu steil/zu kurz/zu klein)	25	5.3
Zugänge (kein barrierefreier Zugang)	23	4.9
Aufzüge (fehlend/funktionsuntüchtig/zu klein)	22	4.6
Querungsmöglichkeiten bei Verkehrswegen (fehlend, zeitintensiv)	22	4.6
Barrieren in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel (Haltestellen)	21	4.4
Barrierefreie Parkplätze (fehlend/blockiert)	19	4
Abgeschrägtes Bankett (zu hohe Neigung)	15	3.2
Tore (Durchgang gesperrt/nicht möglich)	13	2.7
Fahrradwege (Breite/fehlende Übergänge)	7	1.5
Verkehrsampeln (nicht einsehbar)	1	0.2

Anmerkung. Barrieren in öffentlichen Räumen mit 21 Nennungen von Barrieren welche sich an Haltestellen

befinden. Die **fett** gedruckten Barrieren wurden in allen drei Fokusgruppen thematisiert. (n = 474)

Barrieren und deren Qualitäten.

In der folgenden Auflistung werden jene Qualitäten der Barrieren, welche in allen drei Fokusgruppen genannt wurden, aus der Sicht der RollstuhlnutzerInnen beschrieben und anhand von Zitaten den Subkategorien zugeordnet.

Zu raue, holprige, rutschige, schmerzhaft und gefährliche Untergründe

Von allen in den öffentlichen Räumen genannten Subkategorien waren die *Untergründe* jene Barrieren, welche am häufigsten genannt wurden (siehe Tabelle 2). Die Nennungen waren unabhängig von der Rollstuhlart (mechanisch oder elektrisch) und der Rolle der RollstuhlnutzerInnen (FahrerInnen bzw. AssistentInnen). Von den *Untergründen* waren es wiederum die verschiedensten Kopfsteinpflasterungen, welche am intensivsten diskutiert wurden.

„Das Kopfsteinpflaster ist sicher schon öfters vorgekommen, ich möchte es trotzdem auch noch mal sagen, Kopfsteinpflaster ist nicht nur für jene, die einen mechanischen Rollstuhl mit kleinen Rädern benutzen, unangenehm (...)“(B: FG 1, Zeile 542). Die kleinen Räder der Rollstühle wurden von einer Teilnehmerin als Problem beim Befahren des Kopfsteinpflasters bezeichnet, da sie sich im Pflaster verhaken und dies zu schweren Stürzen führen kann. Zu raue Untergründe werden von den TeilnehmerInnen als „Problem“, „gefährlich“, „schmerzhaft“ oder „schlichtweg unmöglich“ bezeichnet. Ein Punkt, der immer wieder angesprochen wurde und viele TeilnehmerInnen störte, war jener, dass sie manche Untergründe nur mit Hilfe bewältigen konnten.

„(...) die Favoritenstraße war, bevor sie sie umgebaut is, super zum Fahren und jetzt haben sie an Belag g'macht, damit die Skateboard Fahrer nit fahren dürfen. Der ist dermaßen schwer zu befahren, dass eigentlich immer a Begleitperson brauchst, falls dir die Kraft ausgeht, damit weiterfahren kannst.“(G: FG 1, Zeile 498 – 501)

Gehsteigkante (zu hoch, ohne Abschrägung)

Die Barriere *Gehsteigkante* ist eine der wenigen Barrieren, welche ohne nähere Beschreibung auskommen würde. Die TeilnehmerInnen der Studie haben den Gehsteig als solches schon als Barriere bezeichnet. *Zu hohe Gehsteigkanten* und *solche ohne Abschrägung* waren die meistgenannten Qualitäten in Bezug auf Gehsteigkanten als Barrieren.

Dass Kanten aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen de facto schon eine Barriere darstellen und dies nur relativ wenig von der Höhe abhängig ist, zeigt die Wortmeldung einer TeilnehmerIn: „*Ja also so wie drei cm würd i noch schaffen, aber alles weitere is mühsam also, entweder schaff ich (...), oder i muss anders fahrn. (...)*“ (X: FG 1, Zeile 1027 – 1032).

Steile und lange Steigungen

Die dritthäufigsten Barrieren sind die *Steigungen*, welche die einzigen natürlichen Barrieren sind, die in den drei Fokusgruppen diskutiert wurden. Dabei machen die *Länge der Steigungen*, das *Fehlen von Rastplätzen* und der *Untergrund der Steigung* es für RollstuhlnutzerInnen oft zu anstrengend, diese Barrieren ohne Hilfe zu überwinden. „*(...) meine Barriere war (...), wo man (...) so rauf geht und sehr lange und das ist ziemlich anstrengend. Also, für mi is des eine Barriere. Ich lass mich von irgendjemanden hinaufschieben, weil des einfach nicht zum Schaffen ist.*“ (G: FG1, Zeile 101 – 105)

Baustellen (beidseitig/nicht angekündigt)

Baustellen stehen auch als solches eine Barriere dar. Aus der Sicht der TeilnehmerInnen könnten einige Barrieren in dieser Subkategorie aber vermieden werden.

„*Na Baustellen sind z.B. sehr interessant, weil – ä... ahm... also, ich bin schon öfters in Sackgassen gelandet (...)*“ (V: FG1, Zeile 515 – 519). Diese Wortmeldung beschreibt ein viel diskutiertes Problem, dass bei Baustellen immer wieder *Hinweisschilder fehlen* und die TeilnehmerInnen sich plötzlich in einer Sackgasse befinden oder die Baustelle sogar die ganze Breitseite der Straße blockiert. „*Na auf jeden Fall beidseitig eine Baustelle is ein bisal zu vühl des Guten.*“ (D: FG 2, Zeile 1228 – 1230)

Stufen

Die *Stufen* sind jene Barrieren im öffentlichen Raum, die „(...) mit Rollstuhl nicht befahrbar sind.“ (A: FG1 Zeile 1520 – 1522) Stufen werden jedoch von den TeilnehmerInnen weniger oft als Untergründe, Gehsteigkanten, Steigungen und Baustellen als Barriere genannt. Und das, obwohl es laut einer Teilnehmerin heißt: „*Eine Stufe ist eine Stufe zu viel.*“ (B: FG3, Zeile 436 – 437) Die TeilnehmerInnen haben, wenn auch mit Hilfe von anderen Personen, Lösungen gefunden, Stiegen zu überwinden. „*Die Barrieren von meiner Dienststelle, von wo ich komme, daher sind also Stiegen, das ist ein altes Amtsgebäude, die wird mit einer Raupe bewältigt.*“ (V: FG3 Zeile 29 – 31)

Zu schmale und nicht befahrbare Gehwege

Der Gehsteig mit der Gehsteigkante wurde von den RollstuhlnutzerInnen an sich schon als Barriere wahrgenommen. Etwas differenzierter betrachtet war es dann meist die *zu schmale Durchgangsbreite* „(<100 cm)“ *des Gehweges*, welche als behindernde Barriere genannt wurde. „(...) hier scheint es sehr eng zu sein und in unserem Fall ist es halt auch so, dass es zu Kollisionen mit Kinderwägen, mit Personen und so was kommen kann.“ (R: FG 2, Zeile 1365 – 1367) Eine weitere Barriere, welche von den TeilnehmerInnen der Fokusgruppendifkussion in Bezug auf diese Subkategorie genannt wurde, waren bauliche Hindernisse: „(...) weil auf der einen Seite so ein Kasten ist und auf der anderen der Masten, wo die Ampel montiert ist. Also, ob da die Durchgangsbreite gegeben ist, ist fraglich.“ (B: FG3, Zeile 226 – 228)

Bauliche Barrieren an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln

„(...) man steigt aus der Straßenbahn, mit der Rampe, Straßenbahn fährt weg und man merkt, dass man auf einer Insel steht (...)“ (F: FG 3, Zeile 675 – 677). Dies bedeutet für die betroffene Person, auf die nächste Straßenbahn warten zu müssen, eine Station weiter zu fahren und dann den zu weit zurückgelegten Weg wieder retour zu fahren.

Ein anderes Beispiel einer TeilnehmerIn zeigt, dass es bei manchen Haltestellen gar nicht möglich ist, in die Straßenbahn ein- oder auszusteigen: „(...) da gibt's ein paar so Inseln, wo

die Straßenbahn hält (...), es ist auch zu wenig breit, um ein oder aus zu fahren, und dann muss man wieder die ganze Reihe zurückfahren, wenn man abfahren möchte (...)“ (K: FG 2, Zeile 223 – 227)

Unausweichliche und gefährliche Schienen

Schienen wurden in allen drei Fokusgruppen besprochen. Sie werden nicht nur als gefährlich beschrieben: *„Wo ich jetzt schon paar Stürze genießen haben dürfen, waren die Straßenbahnschienen, weil die neuen Rollstuhlräder sind genau so dick wie die Straßenbahnschienen“* (C: FG 1, Zeile 573 – 576), sondern werden auch beim Überqueren von Straßen als Barriere wahrgenommen: *„Aber wie kann ich Schienen hier ausweichen, geht nicht.“* (B: FG 3, Zeile 325 – 326)

Zu steile und zu kurze Rampen

Bei Rampen hängt es meist davon ab, wie *steil* und wie *lange* sie sind, um als barrierenreduzierende bauliche Maßnahme den Sinn zu erfüllen, der ihnen primär zugedacht ist. Ab einer Steigung von „10%“ sind Rampen aus Sicht einer Teilnehmerin *„meistens so, null Chance irgendwie rauf zu kommen.“* (S: FG 3, Zeile 470 – 473)

Rampen, die eigentlich als Hilfestellungen für RollstuhlnutzerInnen gedacht sein sollten, werden aus der Sicht der TeilnehmerInnen oft nur zur Warenanlieferung verwendet und lassen sich von RollstuhlfahrerInnen ohne fremde Hilfe oft nicht befahren. *„Da ist oft auch das Problem bei Rampen z.B. gibt's im 3. Bezirk wenn ich da aufs Magistrat muss, (...), da gibt's schon auch Rampen rauf, aber das ist für meine Freundin [Anm.: die Freundin ist auch Rollstuhlfahrerin] überhaupt nicht zu schaffen.“* (C: FG 2, Zeile 779 – 782)

Fehlende barrierefreie Zugänge

Bei den *fehlenden barrierefreien Zugängen* ist zu bemerken, dass besonders Barrieren, *welche den Zutritt zu öffentlichen Gebäuden verhindern*, vermehrt genannt wurden: *„(...) die öffentlichen Stellen speziell bei einer Wahl, da sein ja meistens in Schulen untergebracht und*

da sein die wenigsten ja noch rollstuhlgerecht (...)“(B: FG 1, Zeile 1416 – 1419) Eine

Wortmeldung betraf den Zugang zu einer öffentlichen Parkanlage:

„(...) wenn Kindergeburtstag ist, alle sind in der Wiese und zur Wiese hin is oanfoch a Betonsockel 10 cm, i komm irgendwo zu den anderen Spielgeräten nicht hin, weil die mit Rindenmulch, da könnt ma sogar mit Elektrorollstuhl gut drüber fahren, aber wenn da ein schöner Holzbalken rund herum ist, der so halb eingegraben ist, aber auch zu hoch is, das is in den Köpfen vieler nicht drinnen, da muss nicht das Kind behindert sein, sondern als Elternteil.“(W: FG 2, Zeile 443 – 449)

Defekte, zu kleine, oder nicht vorhandene Aufzüge

Die Aufzüge sind per se wie viele genannte Subkategorien keine Barriere, sie werden in einigen Wortmeldungen sogar schon bei leichten Steigungen als Alternative gewünscht.

Warum Aufzüge aber doch als Barrieren geführt sind, liegt an bestimmten Qualitäten der selbigen, welche sehr wohl Behinderungen für RollstuhlnutzerInnen darstellen können.

Ein *funktionsuntüchtiger Aufzug* ist die häufigste behindernde Qualität in Bezug auf diese Subkategorie. Bei den Aufzügen ist es *„(...) immer die die Quizfrage, ob der Lift funktioniert.“*(V: FG1, Zeile 122 – 124) Eine weitere Barriere und Sorge der TeilnehmerInnen betrifft die *Größe der Aufzüge*: *„(...) dass wir nicht in den Aufzug rein passen, dass die zu eng sind.“* (A: FG 2, Zeile 66 – 69)

Fehlende Querungsmöglichkeiten

Die *fehlenden Möglichkeiten, eine Straße zu queren* wurden in allen drei Fokusgruppen diskutiert. *„(...) von der einen Seite (...) zur anderen kommen muss (...) da muss man ziemlich weit fahren, dass man da zur anderen Seite, ah zur U-Bahnstation kommt (...)*“(C: FG 2, Zeile 57 – 60). Oft wird die Schwierigkeit, eine Straße oder einen Platz zu queren im Zusammenhang mit Gehsteigkanten, Baustellen, Schienen, der Länge des zu befahrenden Weges und fehlenden Informationen zu den Querungsmöglichkeiten genannt.

Zusammenfassend sind dies jene Barrieren, welche in allen drei Fokusgruppen diskutiert wurden und die Sicht der TeilnehmerInnen darstellen und somit verwendet wurden, um im Barriere-Informationssystem implementiert zu werden. Ein Großteil der genannten Barrieren in den öffentlichen Räumen war struktureller, baulich veränderbarer Natur.

Diskussion

Die Analyse der erhobenen Sichtweisen unterstreicht die Vielschichtigkeit von Barrieren, denen RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum begegnen. Die TeilnehmerInnen benannten Barrieren, welche sie in ihrem Alltag in ihrer Mobilität, ihrer Partizipation und ihrer Handlungsfreiheit einschränken und die Teilhabe am öffentlichen Leben in den verschiedenen Umwelten erschweren bzw. verunmöglichen. Durch die aktive Teilnahme der RollstuhlnutzerInnen an den drei Fokusgruppendifkussionen konnten Barrieren aus deren Sicht identifiziert und die beschriebenen Erkenntnisse aus der Literatur erweitert werden. In internationalen Studien wurden physikalische Barrieren häufig als solche benannt (Evcil, 2008), (Rivano-Fischer, 2004), (Maisriml, 2014). Die strukturellen Gegebenheiten, welche zu einer Behinderung von RollstuhlnutzerInnen führen, wurden demnach in verschiedenen umweltbezogenen Kontextfaktoren ähnlich identifiziert. Die Sicht der TeilnehmerInnen auf die jeweiligen Barrieren ändert sich aber von Stadt zu Stadt und somit verändern sich auch die Qualitäten der Barrieren und deren Repräsentanz. Neben den unterschiedlichen architektonischen und landschaftlichen Faktoren sind es die kulturellen und sozialen Hintergründe (Hammel et al., 2008, Schönwiese, 2011), welche die unterschiedliche Repräsentanz von Barrieren ausmachen können. Welche Barrieren den RollstuhlnutzerInnen als „natürlich“ erscheinen und welche Barrieren erwähnenswert für sie sind, stellt sich in deren soziokulturellen Umwelten unterschiedlich dar. Der Naturalisierung von Barrieren gehen demnach sozial konstruierte Effekte voraus (Cloerkes, 2007, Bourdieu, 2010), welche einen Einfluss auf die Sicht der TeilnehmerInnen in Bezug auf deren Barrieren haben.

Durch die nutzerInnen-orientierte Herangehensweise der Studie kamen Ergebnisse zustande, welche anfänglich nicht vermutet wurden. Offensichtliche Barrieren wie Stufen, welche auch in der Literatur häufig genannt wurden (Matthews, 2003), sind beispielsweise weniger oft als Barrieren diskutiert worden als die Untergrundbeschaffenheit. Für die Umsetzung des Barriere-Informationssystems heißt das in diesem konkreten Fall, dass Stiegen gekennzeichnet werden sollen, es aber mindestens ebensowichtig oder sogar wichtiger ist, ein besonderes Augenmerk auf die Untergründe zu legen. In der Studie konnte eine Reihe von Barrieren und deren Qualitäten (siehe Tabelle 2) identifiziert werden, welche in ein Barriere-Informationssystem implementiert werden können.

Die Ergebnisse aller drei Fokusgruppen zeigen dass der Großteil der Barrieren im öffentlichen Raum struktureller Natur sind. Längerfristig sollte das Ziel sein, die identifizierten Barrieren auch zu beseitigen, was auch den Gesundheitsanliegen der WHO (WHO, 2001), (WHO, 2011) und den ratifizierten UN- Behindertenrechtskonventionen (United Nations Treaty Collection, 2006) entsprechen würde. Laut Schönwiese (2011) führt die alltäglich erlebbare Schwierigkeit, bauliche Barrieren zu überwinden, zu einem Naturalisierungseffekt, welcher das Problem immer der RollstuhlnutzerIn als deren individuelles Problem zuweist. Damit sind deren Fähigkeiten, Kompensationsstrategien zu entwickeln oder Raummanagement zu betreiben, gefordert. Das Umfahrbarmachen von Barrieren mit Hilfe eines Barriere-Informationssystems ist genau ein solches Hilfsmittel, das es RollstuhlnutzerInnen ermöglicht, Barrieren zu managen und die Problemlösung selbst in die Hand zu nehmen. Eine solche kompensatorische Maßnahme kann laut Schönwiese (2011) die negative Auswirkungen haben, dass, wenn der architektonische Raum mit Hilfe von einem Barriere-Informationssystem erobert wird, dies zur Stabilisierung des „*deprivierenden symbolischen Raum architektonischer Barrieren*“ (Schönwiese, 2011, S.5) führen kann. Damit Barrieren durch ein Informationssystem nicht ausschließlich umfahren und somit gefestigt werden können, wurde in der Forschungsgruppe eine Barriere-Melden-Funktion im Barriere-

Informationssystem angeregt. Durch das Einbeziehen von RollstuhlnutzerInnen als ExpertInnen für deren Mobilitätssituation in die zukünftige Evaluation und Wartung und durch die Bereitstellung der Möglichkeit, Barrieren im System zu melden, kann gehofft werden, dass Barrieren im öffentlichen Raum durch das Barriere-Informationssystem nicht nur umfahren, sondern in weiterer Folge auch entfernt werden. Wichtig wäre es daher, dass die gemeldeten Barrieren nicht nur im System angezeigt, sondern auch an die verantwortlichen Behörden weitergeleitet werden würden und es zu mehr als nur kosmetischen Veränderungen des öffentlichen Raum kommt (Schultz, 2014).

Eine Umgebungsgestaltung, welche den RollstuhlnutzerInnen aktiv die Möglichkeit bietet, sich über barrierefreie Wege zu informieren und ihnen beizutragen hilft, dass Barrieren beseitigt werden, führt zu vermehrter Barrierefreiheit und somit zu mehr Handlungsfähigkeit, Handlungsfreiheit, Partizipation und Selbstbestimmung von RollstuhlnutzerInnen (Costa, 2012).

Danksagung/ProjektpartnerInnen

Die Studie ist Teil des ‚BIS – Barriere–Informationssystem‘ Projekts, welches im Rahmen des Forschungsförderungsprogramms ways2go vom bm:vit gefördert wird. BIS-ProjektpartnerInnen sind PlanSinn, Ovos Media, Verkehrsbund Ost-Region VOR/IST Vienna Region, Prisma Solutions, Sonja Gruber und Heinrich Hoffer. Unterstützung erhielt die Arbeit von Prof. Dr. Schönwiese der Universität Innsbruck.

Literatur

Arbeitskreis Modelle und Theorien Wien (Hrsg.). (2004). OPM- Occupational Performance Model (Australia), Idstein: Schulz-Kirchner Verlag.

AnachB.Download am 20.02.2014 von <http://www.anachb.at/>

Bennett, S., Lee Kirby, R., & Macdonald, B. (2009). Wheelchair accessibility: Descriptive survey of curb ramps in an urban area. Disability and Rehabilitation: Assistive Technology, 4(1), 17-23.

- Bourdieu P. (2010). Ortseffekte. In P. Bourdieu et al. (Hrsg.), Das Elend der Welt-Studienausgabe (S. 117-123), 2. Auflage. Konstanz: UVK
- Cloerkes, G. (2007). Soziologie der Behinderten. 3. Auflage. Heidelberg: Edition S.
- Costa, U. (2012). Freiheit und Handlung – Handlungsfreiheit. Ein handlungswissenschaftliche Betrachtung. In C. Sedmak (Hrsg.), Freiheit – Vom Wert der Autonomie (S. 51–76). WBG-Reihe Werte Europas, Bd. 2. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft
- COTEC „Council of Occupational Therapists for the European Countries“ (2013). In Ergotherapie Austria (H. August-Feicht, I. Benke, M. Feiler, G. Güntert, A. Schaubeder, H. Zwerger). Ethisches Leitbild der Ergotherapeutinnen und Ergotherapeuten Österreichs (S. 21). Wien: Ergotherapie Austria.
- Elo, S. & Kyngäs, H. (2008). The qualitative content analysis process. Journal of Advanced Nursing, 62(1), 107–115
- Evcil, N., A., (2008). Wheelchair accessibility to public buildings in Istanbul. Disability and Rehabilitation: Assistive Technology, March 2009; 4(2), 76–85.
- Flick, U. (2012). Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung. 5. Ausgabe, Reinbeck: Rohwolt Taschenbuchverlag
- Ladstätter, M. (2014). Schulze: Umsetzung der UN-Empfehlungen hat noch nicht wirklich begonnen, Download am 06.01.2015 von <http://www.bizeps.or.at/news.php?nr=15187>
- LaPlante, M. P., & Kaye, S.H. (2010). Demographics and trends in wheeled mobility equipment use and accessibility in the community. Assistive Technology 22 (1), 3-17.
- Lamnek, S. (2010). Qualitative Sozialforschung. 5 Auflage, Weinheim, Basel: Beltz
- Palisano, R. J., Shimmell, L. J., Stewart, D., Lawless, J. J., Rosenbaum, P. L., & Russell, D. J. (2009). Mobility experiences of adolescents with cerebral palsy. Physical & Occupational Therapy in Pediatrics, 29(2), S. 133-53.
- Matthews, H., Beale, L., Picton, P., & Briggs, D. (2003). Modelling Access with GIS in Urban Systems (MAGUS): Capturing the experiences of wheelchair users. Area, 35(1), 34-45.
- Meyers, A., R, Anderson, J., J, Miller, D., R, Shipp, K. & Hoenig, H. (2002). Barriers, facilitators, and access for wheelchair users: substantive and methodological lessons from a pilot study of environmental effects. Social Science & Medicine, 55(8), 1435-1446.
- Müller, A., Neis, P., Auer, M., & Zipf, A. (2010). Ein Routenplaner für Rollstuhlfahrer auf der Basis von Open Street Map-Daten. Bonn: University of Bonn.
- Maisriml, R. (2014). Feldforschung in Wiener Einkaufsstraßen. ÖZIV Info, 209(1)
- Ranka, J., & Chapparo, C. (1997). Definition of terms. In C. Chapparo & J. Ranka

- (Hrsg.). Occupational Performance Model (Australia) (S.58-60), Monograph 1 Sydney: Occupational Performance Network. Download am 20.01.2015 von www.occupationalperformance.com/definitions
- Rivano-Fischer, D. (2004). Wheelchair accessibility of public buildings in Al Ain, United Arab Emirates (UAE). *Disability and Rehabilitation*, 26(19), 1150–57.
- Schönwiese, V. (2011). Behinderung und Identität - Inszenierung des Alltags. In C. Mürner, U. Sierck (Hrsg.) *Behinderte Identität* (S. 143-162). Neu Ulm: AG Spak Verlag. Download am 28.01.2015 von <http://bidok.uibk.ac.at/library/schoenwiese-alltag.html>
- Stark, S, Hollingsworth, H.H., Morgan, K.A. & Gray, D.B. (2007). Development of a measure of receptivity of the physical environment. *Disability and Rehabilitation*, 29(2), 123-37.
- Statistik Austria (2007). Download am 13.12.2014 von http://www.sozialministerium.at/cms/site/attachments/2/5/9/CH2092/CMS1412066936064/mikrozensusbericht_2007_statistik_austria.pdf
- United Nations Treaty Collection, Chapter IV, 15 (2006): 15. Convention on the Rights of Persons with Disabilities. Download am 30.01.15 von http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=IV-15&chapter=4&lang=en
- Washburn, R. A., Zhu, W., McAuley, E., Frogley, M. & Figoni S. F. (2002). The Physical Activity Scale for Individuals With Physical Disabilities: Development and Evaluation. *American Congress of Rehabilitation Medicine and the American Academy of Physical Medicine and Rehabilitation*. 83, 193-200.
- Wege-finden.at. Download am 23.01.2015 von <http://wege-finden.at/>
- Wege-finden.at/inhalte-und-ziele. Download am 23.01.2015 von <http://wege-finden.at/inhalte-und-ziele/>
- Wege-finden.at/projektpartner. Download am 23.01.2015 von <http://wege-finden.at/projektpartner/>
- World Health Organization (2011). *Intersectoral Action on Health*. Kobe: The WHO Centre for Health Development.
- WHO (World Health Organization) (2001). *ICF. International Classification of Functioning, Disability and Health*. WHO-Publications, Geneva.
- WMA (Weltärztebund) (2008). *Deklaration von Helsinki. Ethische Grundsätze für die medizinische Forschung am Menschen*. Seoul: WMA

Diskussion

Ethische Überlegungen

In den verschiedenen Phasen der Studie waren auch immer wieder ethische Problemstellungen zu klären. Einige waren schon im Vorfeld durch die Erstellung des Ethikantrages bedacht worden, für andere musste erst eine Lösung gefunden werden. Die Autorinnen des ethischen Leitbildes von Ergotherapie Austria (2013) beschreiben dies so:

„Die Lösung eines ethischen Problems lässt sich nicht einfach von einem obersten Grundsatz ableiten. Es bedarf dazu einer Analyse, die einerseits die persönlichen Werte, Einstellungen und beruflichen Erfahrungen der ErgotherapeutInnen einschließt und sich andererseits an ethischen Grundsätzen orientiert.“ (August-Feicht, H., Benke, I., Feiler, M., Güntert, G., Schaubeder, A., Zwerger, H., 2013, S.20)

Bei der Datenauswertung dieser Studie war es auch unter ethischen Aspekten zu bedenken, welche der genannten Barrieren in der Studie erwähnt und welche nicht erwähnt werden sollten. Für die Erhebung im Rahmen des Barriere-Informationssystems (BIS) hätte es laut dem Auftraggeber genügt, beim Analysieren der Daten nur die Barrieren der *physikalischen* Umwelt zu benennen, es wurden aber trotz engem vorgegebenem Rahmen die Fokusgruppen vollständig transkribiert und *alle* genannten Barrieren analysiert. Eine Teilnehmerin nannte beispielsweise die fehlende Straßenbeleuchtung als Barriere. Eine solche ist für das BIS nicht relevant, da sie kein Hindernis für die Planung einer Route von A nach B darstellt. Auf der einen Seite gibt es nun den klaren Auftrag des Projektteams, einen Barrieren-Katalog für die Entwicklung eines Barriere-Informationssystems zu erstellen. Auf der anderen Seite sind es die Ansprüche an eine qualitative Studie und an die ethischen Grundsätze, welche es gebieten, die Wortmeldungen der TeilnehmerInnen den Wert und den Respekt zukommen zu lassen welcher sich auch am eingenommenen Raum in der Arbeit widerspiegelt. In diesem Fall

entschieden wir uns in der Datenanalyse für Modelle (ICF, OPM(A)), welche es ermöglichten, alle Barrieren in den verschiedensten Umweltbereichen zu berücksichtigen und zu beschreiben. Warum wir den Fokus auf die physikalischen Barrieren legten, wurde vor den Fokusgruppen den TeilnehmerInnen und in dem Paper den zukünftigen LeserInnen transparent gemacht und erklärt.

Studiendesign

Die Masterarbeit in Form eines Artikels zu publizieren, ermöglichte es, die Studie in kompakter Form einer breiten LeserInnenschaft zu präsentieren und die Ergebnisse der Studie für weitere Forschungsprojekte im Bereich von universellen Design und Barrierefreiheit im Sinne der Nachhaltigkeit nutzbar zu machen.

Die enormen Möglichkeiten, welche sich aus dem Material der Fokusgruppen ergaben, hätten jedoch in einer herkömmlichen Masterarbeit ausführlicher analysiert und präsentiert werden können. Da durch die Vorgaben des Journals (begrenzte Zeichenanzahl) keine ausführlichen Beschreibungen möglich waren, musste der Fokus auf die Beantwortung der Forschungsfrage gerichtet werden. Für eine Projektabschlussarbeit eignete sich das Paper, zumal die Publikation einer solchen Vorgabe war, jedoch ideal. Die zeitlichen Rahmenbedingungen eines Fachhochschullehrganges sind durch die finanziellen Möglichkeiten der jeweiligen StudentInnen begrenzt. Der Luxus eines Extrasemesters zur Erweiterung der Arbeit um spannende und wichtige Fragestellungen ist nicht für alle StudentInnen möglich. Wenn nun ein zeitintensives Projekt, welches neben dem berufsbegleitenden Studium durchgeführt wurde, im Rahmen der Masterarbeit anhand eines Artikels abgeschlossen werden kann, dann ist dies nicht nur eine Erweiterung des Erfahrungsreichtums, sondern auch eine Bereicherung aus zeitlicher und finanzieller Hinsicht. Dass hier eine Veränderung des Status Quo notwendig wäre, ist vielen bewusst und es wird auch die Einführung eines öffentlich finanzierten M.Sc. Studienganges in Ergotherapie vorangetrieben.

Durch das gewählte Studiendesign konnten die oben erwähnten Aspekte nicht in dem Ausmaß berücksichtigt werden, wie die Ansprüche der Handlungswissenschaft und der Disability Studies es verlangen würden. Grenzen der Analyse und Ergebnisdarstellung, welche sich aus dem Studiendesign begründen, mussten in dieser Studie hingenommen werden.

Das Design ergab sich aus den Rahmenbedingungen, welche sich aus den Vorgaben des BIS – Projektes ableiteten. Angefangen beim Zeitplan, bei der Vorbereitung der Fokusgruppen, den gewünschten Ergebnisdarstellung bis hin zu dem Fokus auf physikalische Barrieren. Durch die gute Zusammenarbeit mit den beteiligten Personen konnte aber ein Studiendesign erstellt werden welches für die Beantwortung der Forschungsfrage ideal war und darüber hinaus noch Spielraum für eine erweiterte Diskussion und Darstellung der Ergebnisse bot.

Welche Analysemethoden (Lamnek, 2010, Flick, 2012) und welche Modelle (OPM(A), ICF) verwendet wurden, wurde vom therapeutischen Team entschieden. Die Konzipierung der Studie war demnach eine Mischung aus Vorgaben des Planungsbüros PlanSinn und der fachlichen Überlegungen des Teams der Medizinischen Universität Wien.

Die aus diesen Aspekten heraus entstandene gemischte Methode des Studiendesigns, ermöglichte es einerseits die Barrieren und deren Qualitäten qualitativ aus Akteursperspektive zu beschreiben und andererseits eine Darstellung der genannten Barrieren nach deren Nennungen in einer Tabelle zu ermöglichen. Die in der Tabelle erfassten Barrieren konnten dem multiprofessionellen Forschungsteam präsentiert und in das BIS implementiert werden.

Implikationen für weiter Analysen, Forschung und Entwicklung

Nichtsdestotrotz bleiben zum Thema Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum in Wien noch einige spannende Fragen offen, welche wahrscheinlich durch das Material der Fokusgruppen dieser Studie beantwortet werden könnten. Was sind die Probleme der RollstuhlnutzerInnen im Alltag in öffentlichen Räumen in Wien, welche

Interaktionen, Verhandlungsprozesse, psychischen und sozialen Reaktionen werden durch Barrieren ausgelöst, sind weitere Forschungsfragen, welche diese Arbeit bereichert hätten. Eine zukünftige Analyse der Daten könnte sich mit der Thematik auseinander setzen, wie RollstuhlnutzerInnen mit Barrieren in deren Alltag umgehen und/oder mit welchem Sarkasmus die Barrieren von den RollstuhlnutzerInnen beschrieben worden sind sowie die Strategien der Alltagsbewältigung, welche sich schon in der Wortwahl der TeilnehmerInnen widerspiegeln. Die schon beschriebenen Naturalisierungssphänomene könnten anhand von narrativen Ausschnitten aus den Fokusgruppen verdeutlicht und das Thema Barrieren noch ausführlicher aus der Sicht der TeilnehmerInnen dargestellt werden.

Aus handlungswissenschaftlicher Sicht wurden Barrieren in Bezug auf deren physikalische Komponenten beschrieben. Die Forschungsfrage nach den Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen urbanen Raum in Wien konnte von den TeilnehmerInnen der Fokusgruppen beantwortet und in der Studie dargestellt werden. Darüber hinaus konnte in dieser Masterarbeit die Barrieren über deren physikalischen Aspekt hinaus beschrieben und diskutiert werden, wodurch der gesellschaftliche Aspekt von Barrieren hervorgehoben wurde. Wenn ErgotherapeutInnen durch die Lektüre dieser Masterarbeit sensibilisiert werden, gesellschaftspolitische Überlegungen in deren zukünftigen Projekten mitzudenken und sich daraus Handlungen zur Erlangung von mehr Beteiligungsgerechtigkeit ergeben, dann ist auch von Seiten der Handlungswissenschaft ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung einer humanistischen Ausrichtung der Ergotherapie gemacht.

Literatur

- AnachB. Download am 20.02.2014 von <http://www.anachb.at/>
- Bennett, S., Lee Kirby, R., & Macdonald, B. (2009). Wheelchair accessibility: Descriptive survey of curb ramps in an urban area. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 4(1), S. 17-23.
- Bourdieu P. (2010). Ortseffekte. In P. Bourdieu et al., *Das Elend der Welt-Studienausgabe*, 2. Auflage. Konstanz: UVK
- Bourdieu P. (1991). Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In M. Wentz (Hrsg.), *Stadt-Räume* (S. 25-34). Frankfurt am Main: Campus
- Cloerkes, G. (2007). *Soziologie der Behinderten*. 3. Auflage. Heidelberg: Edition S.
- Costa, U. (2012). Freiheit und Handlung – Handlungsfreiheit. Ein handlungswissenschaftliche Betrachtung. In C. Sedmak (Hrsg.), *Freiheit – Vom Wert der Autonomie* (S. 51–76). WBG-Reihe Werte Europas, Bd. 2. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft
- COTEC „Council of Occupational Therapists for the European Countries“ (2013). In *Ergotherapie Austria* (H. August-Feicht, I. Benke, M. Feiler, G. Güntert, A. Schaubeder, H. Zwerger). *Ethisches Leitbild der Ergotherapeutinnen und Ergotherapeuten Österreichs* (S. 21). Wien: Ergotherapie Austria.
- Elo, S. & Kyngäs, H. (2008). The qualitative content analysis process. *Journal of Advanced Nursing*, 62(1), 107–115
- Ergotherapie Austria (August-Feicht, H., Benke, I., Feiler, M., Güntert, G., Schaubeder, A., Zwerger, H.) (2013). *Ethisches Leitbild der Ergotherapeutinnen und Ergotherapeuten Österreichs*. Wien: Ergotherapie Austria.
- Evci, N., A., (2008). Wheelchair accessibility to public buildings in Istanbul. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, March 2009; 4(2), 76–85.
- Flick, U. (2012). *Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung*. 5. Ausgabe, Reinbeck: Rohwolt Taschenbuchverlag.
- Foucault, M. (1978). *Wahnsinn und Gesellschaft. Eine Geschichte des Wahns im Zeitalter der Vernunft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp. In A. Waldschmidt (2005), *Disability Studies: Individuelles, soziales und/oder kulturelles Modell von Behinderung? Psychologie und Gesellschaftskritik* 01, 9-31.
- Frehe, H. (1990). Thesen zur Assistenzgenossenschaft. *Behindertenzeitschrift LOS*, 26, 37.
- Hagedorn, R. (2004). Theorie in der Ergotherapie-eine konzeptionelle Grundlage für die Praxis. In C. Jerosch-Herold, U. Marotzki, B. Hack & P. Weber (Hrsg.), *Konzeptionelle Modelle für die ergotherapeutische Praxis* (S. 1-13). 2. Auflage. Berlin: Springer

- Hammel, J., Magasi, S., Heinemann, A., Whiteneck, G., Bogner, J. & Rodriguez, E. (2008). What does participation mean? An insider perspective from people with disabilities. *Disability and Rehabilitation*; 30(19), 1445–1460.
- Kronenberg, F., Algado, S. & Pollard, N. (2005). *Occupational Therapy without Borders: Learning from the Spirit of Survivors*. Toronto: Elsevier.
- Ladstätter, M. (2014). Schulze: Umsetzung der UN-Empfehlungen hat noch nicht wirklich begonnen. Download am 06.01.2015 von <http://www.bizeps.or.at/news.php?nr=15187>
- LaPlante, M. P., & Kaye, S. H. (2010). Demographics and trends in wheeled mobility equipment use and accessibility in the community. *Assistive Technology* 22(1), 3-17.
- Lamnek, S. (2010). *Qualitative Sozialforschung*. 5. Ausgabe, Weinheim, Basel: Belz.
- Palisano, R. J., Shimmell, L. J., Stewart, D., Lawless, J. J., Rosenbaum, P. L., & Russell, D. J. (2009). Mobility experiences of adolescents with cerebral palsy. *Physical & Occupational Therapy in Pediatrics*, 29(2), 133-53.
- Matthews, H., Beale, L., Picton, P., & Briggs, D. (2003). Modelling Access with GIS in Urban Systems (MAGUS): Capturing the experiences of wheelchair users. *Area*, 35(1), 34-45.
- Meyers, A., R, Anderson, J., J, Miller, D., R, Shipp, K. & Hoenig, H. (2002). Barriers, facilitators, and access for wheelchair users: substantive and methodological lessons from a pilot study of environmental effects. *Social Science & Medicine*, 55(8), 1435-1446.
- Müller A, Neis, P, Auer, M, & Zipf, A. (2010). Ein Routenplaner für Rollstuhlfahrer auf der Basis von Open Street Map-Daten. Bonn: University of Bonn.
- Maisriml, R. (2014). Feldforschung in Wiener Einkaufsstraßen. *ÖZIV Info*, 209(1).
- PlanSinn (2012). Wege und Ziele. Download am 28.01.2015 von <http://wegefinden.at/inhalte-und-ziele>
- Ranka, J., & Chapparo, C. (1997). Definition of terms. In C. Chapparo & J. Ranka (Hrsg.). *Occupational Performance Model (Australia)*, (S.58-60). Monograph 1. Sydney: Occupational Performance Network. Download am 20.01.2015 von www.occupationalperformance.com/definitions
- Ranka, J., & Chapparo, C. (2004). (Übersetzung Arbeitskreis Modelle und Theorien Wien). *OPM- Occupational Performance Model (Australia)*, Idstein: Schulz-Kirchner Verlag.
- Reichel, K., Marotzki U., Schiller S. (2009). Ethische Standards für ergotherapeutische Forschung in Deutschland, Teil 1—eine nationale und internationale Bestandsaufnahme.

- Ergoscience, 4, 56–70.
- Rivano-Fischer, D. (2004). Wheelchair accessibility of public buildings in Alain, United Arab Emirates (UAE). *Disability and Rehabilitation*, 26(19), 1150–1157.
- Saalmann, G. (2009). Zeit und Raum. In G. Fröhlich & B. Rehbein (Hrsg.), *Bourdieu Handbuch* (S. 201-202). Stuttgart: J.B. Metzler.
- Schönwiese, V.(2011). Behinderung und Identität-Inszenierung des Alltags. In C. Mürner, U. Sierck (Hrsg.) *Behinderte Identität* (S. 143-162). Neu Ulm: AG Spak Verlag.
- Download am 28.01.2015 von <http://bidok.uibk.ac.at/library/schoenwiese-alltag.html>
- Stark, S, Hollingsworth, H.H., Morgan, K.A. & Gray, D.B. (2007). Development of a measure of receptivity of the physical environment. *Disability and Rehabilitation*, 29(2), 123-137.
- Statistik Austria (2007). Download am 13.12.2014 von http://www.sozialministerium.at/cms/site/attachments/2/5/9/CH2092/CMS1412066936064/mikrozensusbericht_2007_statistik_austria.pdf
- Townsend, E. & Polatajko, H. (2007). *Enabling Occupation II: Advancing an Occupational Therapy Vision for Health, Well-being & Justice through Occupation*. Ottawa, ON: CAOT Publications.
- Townsend, E., & Wilcock, A. (2004). Occupational justice and client-centred practice: A dialogue-in-progress. *Canadian Journal of Occupational Therapy*, 71, 75-87.
- United Nations Treaty Collection, Chapter IV, 15 (2006): 15. Convention on the Rights of Persons with Disabilities. Download am 30.01.15 von http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=IV-15&chapter=4&lang=en
- Waldschmidt, A. (2005) Disability Studies: Individuelles, soziales und/oder kulturelles Modell von Behinderung? *Psychologie und Gesellschaftskritik* 01, 9-31. Download am 29.01.2015 von <http://bidok.uibk.ac.at/library/waldschmidt-modell.html#idp11184032>
- Washburn, R. A., Zhu, W., McAuley, E., Frogley, M. & Figoni S. F. (2002). The Physical Activity Scale for Individuals With Physical Disabilities: Development and Evaluation. *American Congress of Rehabilitation Medicine and the American Academy of Physical Medicine and Rehabilitation*. 83, 193-200.
- Wege-finden.at. Download am 23.01.2015 von <http://wege-finden.at/>
- Wege-finden.at/inhalte-und-ziele. Download am 23.01.2015 von <http://wege-finden.at/inhalte-und-ziele/>
- Wege-finden.at/projektpartner. Download am 23.01.2015 von <http://wege-finden.at/projektpartner/>

- WFOT (World Federation of Occupational Therapists). (2006). Position Statement on Human Rights. Download am 30.01. 2015 von <http://www.wfot.org/ResourceCentre.aspx>
- Wilcock, A. (1999). Reflections on doing, being, and becoming. *Australian Occupational Therapy Journal*, 46, 1-11.
- Wilcock, A. (2002). A Theory of the Human Need for Occupation. *Journal of Occupational Science*, 9 (special issue), 3-9.
- WHO (World Health Organization) (2011). *Intersectoral Action on Health*. Kobe: The WHO Centre for Health Development.
- WHO (World Health Organization) (2001). *ICF. International Classification of Functioning, Disability and Health*. Geneva: WHO Publications.
- WMA (Weltärztebund) (2008). *Deklaration von Helsinki. Ethische Grundsätze für die medizinische Forschung am Menschen*. Seoul: WMA
- Yerxa, E. J. (1998). Health and the human spirit for occupation. *American Journal of Occupational Therapy*, 52(6), 412-418.

Abbildungsverzeichnis und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Chapparo & Ranka (1997) (Übersetzung Arbeitskreis

Modelle und Theorien Wien, 2004, S. 18) 30

Abbildung 2: Übersicht über alle genannten Barrieren (n = 697 = 100%) 38

Abbildung 3: Unterteilung der Barrieren in der physikalischen Umwelt (n = 524) 39

Tabelle 1: Informationen zu den teilnehmenden RollstuhlnutzerInnen der

Fokusgruppendifkussionen 37

Tabelle 2: Barrieren in öffentlichen Räumen 40

Anhang

- Poster Dublin (European Seating Symposium, 2013)
- Poster Kufstein (8. Forschungsforum der österreichischen Fachhochschulen, 2014)
- Stellungnahme der Ethikkommission
- In den Fokusgruppen verwendete Fotos des öffentlichen Raums
- Fokusgruppen: Zitate und Kodierungen
- Eidesstattliche Erklärung
- Lebenslauf



Barriers encountered by wheelchair users in daily urban life in the city of Vienna:

Implications for the development of an online barrier information system.

Außerraier H.^{1,2}, Costa U.², Essmeister M.¹, Diermayr G.^{1,3}

¹Department of Neurology, Medical University Vienna; ²University of Applied Sciences Tyrol; ³SRH University of Applied Sciences Heidelberg

Background

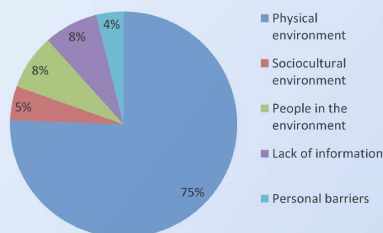
Wheelchair users often face barriers during community mobility drastically reducing their scope of participation in societal life. Barriers are encountered at various levels within the community (public transport, urban landscapes or buildings). Detailed information on barrier-free ways to go using routing systems may serve as an essential tool to improve mobility and therefore societal participation of wheelchair users. While information on selected barriers is available in Vienna, a comprehensive system combining information from various levels of barriers is not in place yet. In addition to technical prerequisites, a system will only be effective and accepted by a target group if developments are based on the target group's perceptions and needs. Our aim was therefore to collect and understand wheelchair users' perceived barriers encountered in urban daily life.

Method

We gathered wheelchair users' experiences with community mobility and their needs in regards to information presented in a barrier information system. To this end we conducted three focus groups with wheelchair users. Maximum variation sampling was used to acknowledge the diversity in wheelchair users (i.e., diversity in age, gender, wheelchair type, level of assistance, overall activity/participation level). Transcribed data from the focus groups were analysed using qualitative content analysis.

Results

Overview of barriers for wheelchair users



Barriers in public spaces		N	%
Geographical barriers		46	9.9
Slopes		46	9.9
Structural barriers		417	90.1
Underground/surface conditions		83	17.9
Kerbstones (<i>height, missing slants</i>)		47	10.2
Construction sites		42	9.1
Steps		36	7.8
Footpaths (<i>size, other barriers</i>)		32	6.9
Rails/tramways (<i>risk of accident</i>)		30	6.5
Ramps (<i>too steep/too small</i>)		25	5.4
Elevators (<i>missing/not working/size</i>)		22	4.8
Street crossing opportunities (<i>lacking</i>)		22	4.8
Entrances/access (<i>no barrierfree access</i>)		23	5.0
Barrier-free parking spaces (<i>missing/blocked</i>)		19	4.1
Verge (<i>if too steep</i>)		15	3.2
Gates (<i>opening prohibited</i>)		13	2.8
Bicycle lanes (<i>width, lacking crossovers</i>)		7	1.5
Traffic lights (<i>invisible</i>)		1	0.2

Discussion & Outlook

In addition to a broad requirement catalogue of perceived barriers, our analysis revealed a high diversity within barrier perceptions and needs.

Diversity emphasizes

- need to incorporate target group in development of assistive technology
- need to gather information from a heterogeneous group to capture entire spectrum of attitudes, needs and perception of the respective target group.

Data will be incorporated into development process of an online barrier information system for the city of Vienna within collaboration of health and social scientists, urban planners, technical engineers and representatives of the regional transport association.

Final product: prototype of an online barrier information system using data synergistically from public authority and the community. Prototype will be evaluated and optimized through active involvement of target group.

A barrier information system based on our data holds the potential to actually being used and accepted by the heterogeneous group of wheelchair users.

Information about participants (n = 22)		
Participants	16 wheelchair users	6 caregivers
Gender	14 female	8 male
Age	21-78 (mean 47,5)	
Migration background	9 yes	13 no
Information wheelchair users (N = 16)		
Type of wheelchair	5 electric	11 manual
Assistance in community	5 yes	11 no
Activity level (abbreviated PASIPD)	seldom (1), sometimes (5), often (10)	
Underlying disease/injury	Spinal cord injury, neuromuscular disease, Multiple sclerosis	
Type of transportation used	Public transport, own car, car service	

Contact

gudrun.diermayr@meduniwien.ac.at
hannes.aussermaier@edu.fhg-tyrol.ac.at & ursula.costa@fhg-tyrol.ac.at

This study is part of the project „BIS – barrier information system“, funded by the research funding program „ways2go“ by bm_vit

References

- AnachB (database on the Internet).
- Lindsey S, Tylina L. (2011). Predictors of unmet needs for communication and mobility assistive devices among youth with a disability: the role of socio-cultural factors. *Disability and Rehabilitation Assistive Technology*, 6(1),10-21.
- Matthews H, Beale L, Picton P, Briggs D. (2003). Modelling Access with GIS in Urban Systems (MAGUS): capturing the experiences of wheelchair users. *Area*, 35(1), 34-45.
- Meyers AR, Anderson JJ, Miller DP, Ship K, Hwang H. (2002). Barriers, facilitators, and access for wheelchair users: substantive and methodologic lessons from a pilot study of environmental effects. *Soc Sci Med*, 55(8),1435-46.
- Müller A, Neis P, Auer M, Zepf A. (2010). Ein Routenplaner für Rollstuhlfahrer auf der Basis von OpenStreetMap-Daten. Bonn: University of Bonn.
- Palermo RJ, Starnell LJ, Stewart D, Lawless JJ, Rosenbaum PL, Russell DJ. (2009). Mobility experiences of adolescents with cerebral palsy. *Physical & Occupational Therapy in Pediatrics*, 29(2), 133-53.
- Washburn RA, Zhu W, McAuley E, Frogley M, Fignoni SF. (2002). The physical activity scale for individuals with physical disabilities: development and evaluation. *Arch Phys Med Rehabil*, 83(2),193-200.



8. FORSCHUNGSFORUM DER ÖSTERREICHISCHEN FACHHOCHSCHULEN



Barrieren aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen im öffentlichen Raum in Wien Implikationen für ein Barriere-Informationssystem



Außermaier Hannes ^{a, b}, Costa Ursula ^a, Essmeister Maria ^b, Diermayr Gudrun ^{b, c}

^a fh gesundheit / University of Applied Sciences Tyrol, Innrain 98, 6020 Innsbruck.

^b Medizinische Universität Wien, Spitalgasse 23, 1090 Wien.

^c SRH Hochschule Heidelberg, Maria Probst Straße 3, 69123 Heidelberg

Abstract

Hintergrund: Für die Entwicklung eines online Barriere-Informationssystems (BIS) wurde die Sicht der späteren NutzerInnen erhoben. **Forschungsfrage:** Welche Barrieren im öffentlichen urbanen Raum in Wien werden aus der Sicht von RollstuhlnutzerInnen beschrieben? **Methode:** Drei zweistündige Fokusgruppen wurden mit 16 TeilnehmerInnen aus dem Raum Wien (maximal variiertes Sampling) durchgeführt. Die Daten wurden anhand qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet. **Ergebnisse:** Die Auswertung der transkribierten Audiodaten der Fokusgruppen ergaben Barrieren in verschiedenen Umgebungen von RollstuhlnutzerInnen. Der Bereich der physikalischen Umwelt wurde herausgehoben und genauer analysiert. **Diskussion:** Die Studie hebt die Wichtigkeit einer NutzerInnen-orientierten Herangehensweise und die Bereicherung durch interdisziplinäre Forschungs- und Entwicklungszusammenarbeit hervor. Die gefundenen Barrieren aus Sicht der RollstuhlnutzerInnen können in das Barriere-Informationssystem (BIS) implementiert werden.

Hintergrund

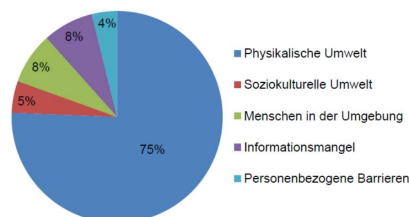
Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, speziell RollstuhlnutzerInnen, ist die Fortbewegung im städtischen Raum durch Barrieren häufig erschwert oder unmöglich gemacht [1]. Barrieren finden sich als geographische Gegebenheiten, im öffentlichen Verkehrsnetz und in der städtischen Architektur [2]. Diese Erschwernisse führen zu einer deutlichen Reduktion der Mobilität und Partizipationsmöglichkeit am öffentlichen Leben [3]. Genauere Informationen zu barrierefreien Routen durch den städtischen Raum mildern diese Einschränkungen und könnten dadurch die Partizipation von RollstuhlnutzerInnen verbessern [4]. Ziel dieser Studie ist die Erhebung der Sichtweisen und Erfahrungen von RollstuhlnutzerInnen zu Barrieren im öffentlichen Raum in Wien. Die Resultate dienen als Grundlage für die Entwicklung eines NutzerInnen-orientierten Barriere-Informationssystems [5].

Methode

Drei jeweils zweistündige Fokusgruppen wurden mit RollstuhlnutzerInnen aus Wien durchgeführt, um deren Erfahrungen in Bezug auf Barrieren im öffentlichen Raum zu erheben. Durch maximal variiertes Sampling wurden heterogene Gruppen von RollstuhlnutzerInnen gebildet (Variation in: Alter, Geschlecht, Rollstuhltyp, Migrationshintergrund, Level an Betreuung durch AssistentInnen, und allgemeinem Aktivitäts- und Partizipationslevel). Die Fokusgruppen wurden von einem ForscherInnen-Team bestehend aus Städte- und LandschaftsplanerInnen, SoziologInnen und Physio- und ErgotherapeutInnen geplant, begleitet und durchgeführt. Die Fokusgruppen wurden aufgezeichnet und transkribiert und die verschriftlichten anonymisierten Daten anhand qualitativer Inhaltsanalyse [6] von einem Ergotherapeuten und einer Physiotherapeutin ausgewertet.

Ergebnisse

Barrieren aus Sicht der RollstuhlnutzerInnen



Kontakt

hannes.außermaier@edu.fhg-tyrol.ac.at, ursula.costa@fhg-tyrol.ac.at, gudrun.diermayr@meduniwien.ac.at

Die Studie wird als Teil des „BIS – Barriere – Informationssystem“ -Projekts durch das Forschungsförderungsprogramm ways2go vom bm:vit gefördert.

BIS-ProjektpartnerInnen sind Plansinn, Ovovs Media, Verkehrsband Ost-Region VOR/IST Vienna Region, Prisma Solutions, Sonja Gruber & Heinrich Hoffer.

Barrieren in öffentlichen Räumen	N	%
Geographische Barrieren	46	9.9
Steigungen	46	9.9
Strukturelle Barrieren	417	90.1
Untergrund/Oberflächenbeschaffenheit	83	17.9
Gehsteigkanten (Höhe; fehlende Abschrägungen)	47	10.2
Baustellen	42	9.1
Stiegen	36	7.8
Gehsteige (Größe, verstellt, andere Barrieren)	32	6.9
Zug und Straßenbahnschienen (Unfallgefahr, Größe der Fugen)	30	6.5
Rampen (zu steil/zu klein)	25	5.4
Aufzüge (nicht vorhanden/außer Betrieb/Größe)	22	4.8
Querungsmöglichkeiten (fehlen)	22	4.8
Eingänge/Zugänge (keine barrierefreien Zugänge)	23	5.0
Barrierefreie Parkplätze (fehlen/blockiert)	19	4.1
Fahrbahnschrägung (wenn diese zu steil ist)	15	3.2
Tore (öffnen ist nicht möglich)	13	2.8
Fahradwege (zu schmal, fehlende Querungsmöglichkeiten)	7	1.5
Verkehrssampeln (nicht sichtbar)	1	0.2

Diskussion

Durch die NutzerInnen-orientierte Herangehensweise der Studie kann die eigene Sicht der TeilnehmerInnen in die Planung des BIS mit einbezogen werden, und somit steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass nach der Entwicklungsphase das BIS sinnvoll genutzt werden kann und alle relevanten Informationen enthält. Offensichtliche Barrieren, wie Stiegen, wurden weniger oft diskutiert als z.B. die Untergrundbeschaffenheit. Die Sichtweisen der RollstuhlnutzerInnen und somit derer, die in weiterer Folge das BIS verwenden, werden von den verschiedenen beteiligten Berufsgruppen in Arbeitsgruppen bearbeitet und in das BIS eingebaut. Somit hebt dieses Forschungs- und Entwicklungsprojekt auch die Bedeutung interdisziplinärer Kooperation hervor. Das BIS ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der von Österreich ratifizierten UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen [7], da es RollstuhlnutzerInnen die Möglichkeit bietet, Wege zu finden, um an ihrem Alltag mit weniger Diskriminierung teilhaben zu können. Die Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren im öffentlichen Raum kann durch das BIS nicht ersetzt werden, es kann aber durch das Feststellen der Barrieren dazu beitragen, dass diese beseitigt werden.

Literatur

- [1] Benett, Sean, Lee Kirby, Ronald, & Macdonald, Blair (2009): Wheelchair accessibility: Descriptive survey of curb ramps in an urban area. In: Disability and Rehabilitation: Assistive Technology, 4(1), S. 17-23.
- [2] Pellsano, Robert J., Shimmell, Lorie J., Stewart, Debra, Lawless, John J., Rosenbaum, Peter L., & Russell, Dianne J. (2009): Mobility experiences of adolescents with cerebral palsy. In: Physical & Occupational Therapy in Pediatrics, 29(2), S. 133-53.
- [3] Laflamme, Michel P., & Koye, Stephen H. (2010): Demographics and trends in wheeled mobility equipment use and accessibility in the community. In: Assistive Technology 22(1), S. 3-17.
- [4] Matthews, Hugh, Beale, Linda, Pilon, Phil, & Briggs, Davids (2003): Modelling Access with GIS in Urban Systems (MAGUS): capturing the experiences of wheelchair users. In: Area, 35(1), S. 34-45.
- [5] <http://wege-finden.at/> (13.02.2014)
- [6] Flick, Uwe (2012): Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung. 5th ed., Reinbeck, Rowohlt Taschenbuchverlag
- [7] <http://www.monitoringausschuss.at/sym/monitoringausschuss/Konventionstext> (14.4.14)





Borschkegasse 8b/6
A-1090 Wien, Austria

T +43 1 40 400 – 2147, 2244
F +43 1 40 400 – 1690
ethik-kom@meduniwien.ac.at
ethikkommission.meduniwien.ac.at

Sitzung der Ethik-Kommission am 04.09.2012, TOP 95:

EK Nr: 1667/2012

Projekttitel: Erwartungen und Anforderungen von Rollstuhl-NutzerInnen an ein Barriere-Informationssystem: Implikationen für die Entwicklung eines Online-Barriere-Informationssystems für die Stadt Wien

Antragsteller/in: Frau Gudrun Diernmayr

Institution: MUW, Universitätsklinik für Neurologie

Sponsor: MUW, Universitätsklinik für Neurologie

Teilnehmende Prüfzentren:

Ethik-Kommission	Prüfzentrum	Prüfärztin/arzt
Ethikkommission der Medizinischen Universität Wien	MUW, Universitätsklinik für Neurologie	Herr Univ.Prof. Dr. Eduard Auff

Die Stellungnahme der Ethik-Kommission erfolgt aufgrund folgender eingereichter Unterlagen:

Dokument	Name	Version	Datum
Conflict of Interest	Conflict of interest	1	01.08.2012
Lebenslauf (CV)	CV_GudrunDiernmayr	1	01.08.2012
Patienteninformation	InformedConsent	1	01.08.2012
Studienprotokoll (Prüfplan)	Studienprotokoll	1	01.08.2012

Die Kommission fasst folgenden Beschluss (mit X markiert):

☒	Es besteht kein Einwand gegen die Durchführung der Studie.
-------------------------------------	--

Die Ethik-Kommission geht - rechtlich unverbindlich - davon aus, daß es sich **nicht** um eine klinische Prüfung gemäß AMG/MPG handelt.

Die aktuelle Mitgliederliste der Ethik-Kommission ist unter der Adresse <http://ethikkommission.meduniwien.ac.at/ethik-kommission/mitglieder/> abrufbar. Mitglieder der Ethik-Kommission, die für diesen Tagesordnungspunkt als befangen anzusehen waren und daher laut Geschäftsordnung an der Entscheidungsfindung/Abstimmung nicht teilgenommen haben: Herr Friedrich Zimprich, Herr Karl Vass



ACHTUNG: Unter Berücksichtigung der "ICH-Guideline for Good Clinical Practice" gilt dieser Beschluss **ein Jahr ab Datum der Ausstellung**. Gegebenenfalls hat der Antragsteller eine Verlängerung der Gültigkeit rechtzeitig zu beantragen.

Dieses Votum ist für berechnigte Benutzer/innen in digitaler Form unter der Adresse <https://ekmeduniwien.at/vote/1076/download/> abrufbar.

Signaturwert	xYs3XagcpUp9foNiu3DJMtXVSiqL8OYPYVFp3qTBTf5aJO0s/ZG6o/rtMdcMUV1SRJMj1FeDgJEqLKoBhbpqg ==	
	Unterzeichner	Dr. Ernst Singer
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-Premium-Sig-02,OU=a-sign-Premium-Sig-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	456499
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
	Parameter	etsi-moc-1.1@103328ab
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: http://www.signaturpruefung.gv.at	
Datum/Zeit-UTC	2012-09-06T13:59:01Z	

Bei den Fokusgruppen gezeigte Fotos zu öffentlichen Räumen in Wien

14 Fotos ©PlanSinn





Fokusgruppe 1			
FG 1 Zeile	Barriere Lifte	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
93 - 95	Lifte C: „Ok! C., ich bin an und für sich Vertreterin von der B., die ja selbst Rollstuhlfahrerin ist und ich - also das is a bissal a andere Thematik. Aber ich bin hergekommen mit der U-Bahn und da war einerseits das Problem, ob die Lifte funktionieren.“	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift	ICF ???? I Information ???
122 - 124	Lift G: „Lift?“ V: „Lift alles ok. Is jeder gegangen. Aber das ist immer die, die Quizfrage, ob der Lift funktioniert.“	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift I2.1.: Unklare Informationen zu Liften	
169 - 174	Unklare Beschilderung – Lift I: „(...)und was ma a no sehr, was mi ano sehr, irgendwie, irritiert hat: es waren für mich nicht wirklich Hinweisschilder auf Lifte zu erkennen. Es war, es is zwar überall gestanden: roter und grüner Bettenturm, und es is ganz kloan darunter gstanden Lift und, und, und des wars eigentlich a scho, aber es war auf jetzt nit des klassische Lift Zeichen, was man halt sonst so an öffentlichen Plätzen so kennt; was ma echt a schnö amal erkennt, weils, äh, halt a ziemlich guat farblich abgegrenzt	L2.3: Fehlen der offiziellen Lift Hinweisschilder I2.1.: Unklare Informationen zu Liften	

	is, des hat mir irgendwie gefehlt...“		
1439 - 1442	Liftstörungen I: „Sinnvoll wär auch Liftstörungen durchzugeben, weil was nutzts mirs, wenn i jetzt grad unterwegs bin, i schau ja nit ständig auf diese Homepage, auf dieses Plattform schauen will (36:31) und trotzdem der Lift ihh Stephansplatz z.B. a spezielles Beispiel, wos nur einen Lift aufi gibt, auf den Platz, einfach kaputt ist.“	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift L2.2.: Fehlende Information zur Funktionsfähigkeit des Liftes	
1628 - 1635	fehlende Infos zu Liften V: „Ja, ich fang mit den Bildern nicht so viel an, was mir da noch einmal einfällt, eben mehr Info also a Online, also z.B. wie das mit den Liften ist. Also es war dann so, dass is Richtung Karlsplatz, zur U2, und ich wollte eigentlich zurück in die andere Richtung. Ich bin dann vom Museumsquartier wieder direkt in den Lift und am Karlsplatz kurz gestrandet, war noch Baustell, weil ich einfach da jetzt nicht suchen wollte, ok und wo ist jetzt der Lift in die andere Richtung, ja und das kann man auch online nicht wirklich auschecken, wo genau ist der Liftausgang. Es steht eben nur Lift vorhanden, oder nicht, aber meistens sinds auch versteckt, die Umwege gehören immer uns!“	L2: Fehlende Information zu Liften L2.1.: Fehlende Angaben bzgl. des Standorts der Lifte UW: Umwege	
FG1 Zeile	Barriere in Bezug auf den Untergrund (U)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen

96 - 98	Untergrund Blindenleitsystem C: „dann die Überwindung des Blindenleitsystems, was ja mit dem Handrollstuhls relativ holprig ist, was i dann ...kein Problem ist und dann zu wissen, was i da, also von der Leitführung her ja doch sehr großzügig zum fahren ist...“	U1: Holpriger Untergrund U1.1. Blindenleitsystem	Müssen hier theoretisch Barrieren beschrieben werden? Untergrund wird verstanden...
386 - 388	Kopfsteinpflaster C: „Aber dann is, also i woas nit, wie es dir geht, aber die Kopfsteinpflaster sind a Wahnsinn.“	U1: Holpriger Untergrund U1.2.: Kopfsteinpflaster	Kennzeichnung von Kopfsteinpflaster C: „Also wenn die Kopfsteinpflaster gekennzeichnet wären, dann könnt i mir a Umwege machen“(388 - 389) V: „Also mich z.B. stört Kopfsteinpflaster überhaupt nicht, weil die sind meistens sogar gerade, also ich, mir macht das nichts.“(392 – 393)
393 - 395	Kopfsteinpflaster G: „Wenn ich da drüber fahre, dann	U1.2.: Kopfsteinpflaster	Löst Spasmen aus!

	bekomme ich meine Spasmen und meine Beine hüpfen so und alles was ich auf meinem Schoß hab fliegt im hohen Bogen. Alleine von daher schon ziemlich unangenehm.“		
397 - 398	Kopfsteinpflaster G: „Bei mir, wenn sich die Vorderräder quer stellen, dann flieg i außi, wi am Stephansplatz z.B .“	U1.2.1: Kopfsteinpflaster mit tiefen Fugen	Sturzgefahr!
399 - 400	Kopfsteinpflaster C: „also von Vorteil ist es auf keinen Fall, wenns ein Kopfsteinpflaster ist und je größer die Steine werden, desto besser is es, desto leichter.“	U1.2.3.: Große Kopfsteinpflaster	Wird hier als positiv beschrieben
401	Kopfsteinpflaster X: „Und man bleibt immer hängen“	U1.2.1: Kopfsteinpflaster mit tiefen Fugen	
406 - 407	Altes Kopfsteinpflaster C: „Ja, also die ganz alten Kopfsteinpflaster sind a Wahnsinn, die, die man jetzt verlegt, de gehen eh scho.“	U1.2.4 Altes Kopfsteinpflaster	
410	Altes Kopfsteinpflaster C: „Und die ganz alten, die haben noch so tiefe Muggeln dazwischen.“	U1.2.4.1 Altes Kopfsteinpflaster mit großen Fugen	
411	Altes Kopfsteinpflaster B: „Ja die haben so große Fugen, also wenn...“	U1.2.4.1 Altes Kopfsteinpflaster mit großen Fugen	
414 - 415	Verfugung der Kopfsteinpflaster C: „Kommt darauf an, wenn die Verfugung so schlecht is, dann gehts net guat und wenn sie guat is, dann passts!“	U1.2.4.2 Altes Kopfsteinpflaster mit schlechten Fugen	

416 - 423	Verfugung der Kopfsteinpflaster I: „Wenn die Fugen nit mehr als a, a, was i net, mehr als a paar Millimeter hat, dann is es kein Problem, weil dann kann mans durch Gewichtsverlagerung, oder was auch immer gut ausgleichen; wenn sie aber mehr hat, dann, oder die Fugen auch schon relativ tief sind, oder die Fugenmasse aufgrund des Alters schon etwas fehlt, dann hast du immer so eine nette Kante und es geht die Kante hinauf und hinunter und du hast quasi nur die Möglichkeit auf den Hinterrädern gekippt durch den ganzen Parcours zu fahren, und des is extrem anstrengend und des kennen vielleicht nur a paar Prozent von der Gesamtbevölkerung, die im Rollstuhl sitzen. Jetzt seis krafttechnisch oder seis techniktechnisch.“	U1.2.1: Kopfsteinpflaster mit tiefen Fugen U1.2.4.2: Altes Kopfsteinpflaster mit schlechten Fugen U1.2.4.3: Fehlende Fugenmasse bei altem Kopfsteinpflaster	
480 - 489	Bodenbeschaffenheit und Witterungsverhältnisse I: „Im Sinne von, also wenn du jetzt einen neuen Boden, also einen neuen asphaltierten Weg hast, dann hat der eine ganz andere Beschaffenheiten, wie ein, ein Weg der jetzt, woas i nit, der halt mit feinem Kieselstein asphaltiert wurde. Also der ist dann anders befahrbar. Das mit dem Kieselsteinweg im Winter kann etwas, etwas weniger ein Problem sein, wenn es etwas, etwas eisig ist und etwas glatt is, als wie wenn	U1: Holpriger Untergrund U2: Glatter Untergrund U2.1.: Eisiger Untergrund U2.2.: Neu asphaltierter Untergrund	

	jetzt an komplett grad asphaltierten Weg fährst, der dann im Winter, der dann wenn er a eisige Stelle hat, für die a Problem wird. Grad jetzt, wenn solche Witterungsverhältnisse mitspielen merkt man solche kleinen Feinheiten extrem stark.“		
489 - 497	Steigungen/Untergrund I: „Dasselbe is, wenn’s regnet. Wenn auf einem glatten Untergrund eine Füße stehen bleiben, kann des für mi, wenn i bergab fahren muas, kun des heißen, dass i es nimma dahalten kann. Wenn’s blöd hergeht. Wenn des aber ein gerippter Untergrund is, und da is a Pfütze, dann werd i ma denken es mir aber relativ wurscht. Weil da hab i anfach an bissal an Gripp darunter und den vermisst ma eben auch erst dann, wenn solche Witterungsextremsituationen auf oan zuakommen, oder wenn mehrere Barrieren im Sinne von bergauffoarn, und bergauffahrn und eben irgend was anderes no dazu kommt. Weil man kann ja nit imma von einem schönwetter bergab oder bergauffahren ausgehen, sondern man muss ja etwas ähm, vielschichtiger denken und, und.“	U2: Glatter Untergrund U1: Holpriger Untergrund U1.3.: Gerippter Untergrund U2.3.: Nasser Untergrund	Hier wird gerippter Untergrund als positiv beschrieben, oben als negativ; ab wann wird es eine Barriere?
498 - 501	Grober Bodenbelag G: „Z.B. die Favoritenstraße, die Favoritenstraße, Favoritenstraße war, bevor sie sie umgebaut is, super zum	U1.4.: Grober Untergrund	

	Fahren und jetzt haben sie an Belag gemacht, damit die Skateboard-fahrer nit fahren dürfen. Der ist dermaßen schwer zu befahren, dass eigentlich immer a Begleitperson brauchst, falls da die Kraft ausgeht, damit weiterfahren kannst.“		
549 - 553	Fehlende Schneeräumung B: „Ja, des is speziell im Winter, wann die, wann kriagt ma allerdings an Parkplatz dann zum Gehsteig hin und dann is von der Schneeräumung, also i moan a, i woas net, es is ja eigentlich a groteske Situation wenn man eigentlich, man könnte ja eigentlich haufenweise machen, damit man dazukommt. Also speziell da wo i meine Ärztin hab, also i hab schon ein paar mal wieder z Haus fahren müssen.“	U1.5.: Verschneiter Untergrund	
968 - 972	Frisch asphaltierter Untergrund L: „Also ich hab ein Bild von einer Baustelle und man kann eben sehen dass man selber in einem sehr holprigen Feld steht, wo noch nicht perfekt asphaltiert ist (...) Asphalt. Und, ah, dann geht’s dann eine Stufe runter, auch frisch asphaltiert und dann eine Stufe rauf, auf den normalen Gehsteig, ahm, ja unangenehm is es, wenn frischer Asphalt an den Rädern kleben bleibt (...)“	U1.6.: Nicht perfekt asphaltierter Untergrund U3: Klebriger Untergrund U3.1.: Frisch asphaltierter Untergrund	Oft nicht passierbar
1033 -	Steigungen/Untergrund	U2.3.: Nasser Untergrund	

1035	C: „(...) und die Steigung die schaffst du auch wenn's nass is?“ X: „Also wenn's nass is, und da hab i immer Begleitung und so, aba i brauch halt viel länger als ...wenn es nicht so steil is, fahr ich schneller, aber (...)“		
1102 - 1103	Straßenbelag I: „Kann ich das wirklich schaffen, is mir des jetzt wirklich nicht zu heftig vom Pflaster her, von den Untergründen her (...)“	U: Untergründe U1: Holpriger Untergrund U1.2.: Kopfsteinpflaster	
1123 - 1124	Unebener Gehsteig C: „Auf da anderen Seite will i nit fahrn, weil des einfach a Berg- und Talfahrt is.“	U1: Holpriger Untergrund	
1203 - 1205	Rampenbelag I: „Des Anzige, was ma machen kann, weils da einfach schon eine Rampe gibt, würde ich einfach einmal vorschlagen, dass man einfach mal diese Rampe von unten rauf, vom Belag her so macht, damit de a befahrbar ist und nit nur bergauf, sondern a bergab (...)“	U2: Glatte Untergrund	
FG1 Zeile	Barrieren Türen (T)	Qualitäten Barrieren	Zusatz-informationen
98 - 99	Türen C: „und ja, ist ja doch sehr, und ob ich auch tatsächlich herkomme, ob ich alle Türen auf bekomme (...)“	T1: Schwierig zu öffnende Türen	
789 - 793	Nach außen aufgehende Türen H: „(...) also diese	T2: Nach außen aufgehende Türen	

	Eingangsbereichssituationen, die scheinen uns a, a sehr relevant zu sein, was wäre da das, was sie wissen müssen?“ L: „Na ja, ob, also wenn, des kommt vielleicht auf jeden Behinderten drauf an, aber so einen kleinen Hügel schaff ich z.B. und der zweite (...) Behinderteneingang (...)“ C: „Ja, eben nicht, wenn die Tür nach außen aufgeht, nutzt da des a nix mehr“		
816 - 824	Eingangsbereichssituation I: „Und i frag mi dann schon immer schon sehr, sehr stark: wenn du jetzt eine Stufe hast, und jetzt eine Stufe überwunden hast, und es is a einmal wichtig zu wissen: hab i jetzt no a Plattform vor der Tür? Is es mir wichtig das ich mich mit dem Rolli noch hin und her wenden kann, sprich mich so positionieren, dass es mir vielleicht gelingt die Tür, die, die jetzt noch nach außen aufgezoogen werden muss, aufzuziehen, oder bin i dann schon wieder mit einem Radl in der Luft und häng a mal so da und denk ma: Na i woas net obs heit geht, oder erst Morgen, ah, des is a no de Frag, oder eben, ahm, is de Tür von der Leichtigkeit des, des Andrückens, sag i amal, so leicht eingestellt, dass i, dass i mit meinem eigenen Körper, oder eigenen Rollstuhl aufdrücken kann?“	T2: Nach außen aufgehende Türen T3: Fehlende Rangierfläche vor der Türe T4: Schwer gängige Türe (Nach Innen zu öffnen)	

	Wenns nach innen aufgeht.“		
828 - 830	Schwer gängige Türe B: „Und i hab an Zahnarzt und da is a, a Stufen und wenn i da anleut, dann brummts es zwar, aber die Tür geht schwer nach innen auf; und warte ich halt bis jemand vorbeikommt und mir des ganze hilft, und es gibt sehr viele Hilfsbereite (...)“	T4: Schwer gängige Türe (nach Innen zu öffnen)	
854 - 860	Breite und schwere Türen und Raum zwischen Türen M: „(...) wie breit sind die Tore auch eigentlich, will manchmal, ist auch.“ I: “(...) im Sinne von: gibts eine Tür und gibts noch eine Tür. Weil das ist vielfach der Fall, dass es dazwischen einen leeren Raum gibt (...)“ M: „Stimmt!“ I: „(...) und da is noch eine zweite Tür und des hat manchmal wirklich schwierig, oder gibt´s, wenns halt jetzt vielfach glaub i, schon helfen würde, grad bei so alten Türen, die man oftmals net ändern kann, weil des halt irgendwie wirklich alte Gebäude san und wirklich so schwere Türen no san, wo man halt, wo man dann einfach sagt, dass wenn diese Barriere nicht machbar ist, dann die Tür auswechseln, dass man dann einfach auf irgend eine Art für Kommunikation sorgt, damit man weiß, ok, wenn i jetzt da anleute, dann kann i davon ausgehen, dass	T5: Zu schmale Türöffnungen T6: Raum zwischen zwei Türen T7: Schwere Türen T7.1: Schwere Türen in alten Gebäuden	

	innerhalb von einer Minute einer kummt und mir die Tür aufhält.“		
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf barrierefreie Zugänge (Z)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz-informationen
1416 - 1419	Fehlende barrierefreie Zugänge B: „Also bemerkenswert ist ja das in dem Zusammenhang, dass die öffentlichen Stellen speziell bei einer Wahl, da sein ja meistens in Schulen untergebracht und da sein die wenigsten ja noch rollstuhlgerecht, also, dass man zumindest eine Information hat, wo kann man.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.1: Fehlende barrierefreie Zugänge zu Wahllokalen Z1.2: Fehlende barrierefreie Zugänge in Schulen	
699	Stufe in Geschäft L: „(...) welche Geschäfte Stufen haben und welche nicht.“	Z1.3: Fehlende barrierefreie Zugänge in Geschäfte I1: Fehlende Informationen ST: Stufe	
1520 - 1522	Stufen A: „(...) ich weiß nicht, ob stimmt; und da sind Stufen unter dem Eingang, sind eindeutig Stufen und, die mit Rollstuhl nicht befahrbar sind. Und es gibt, ich mein, für Rollstuhlfahrer ist das nicht zu verwenden, oder man kann nicht rein eigentlich, in diesen Garten von oben.“	Z1.4: Fehlende barrierefreie Zugänge in öffentliche Parkanlagen ST: Stufe	
194 - 197	Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe L: „(...) bzw. dort wo ich durchgefahren bin, war keine Gehsteigkante und keine Rampe; ich war, Gott sei Dank, in Begleitung und würde auch	Z1.5: Angewiesen auf Hilfe durch fehlende barrierefreie Zugänge Ö3: Haltestelle auf Verkehrsinsel	

	normalerweise Leute fragen, aber dass man immer fragen muss, das ist auch eine Einschränkung und (...)“	Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe Ö3.3.: Keine Möglichkeit die Haltestelle selbstständig zu verlassen G 1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf Toiletten (W)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatzinformationen
99	Behindertenklo C: „und wo das nächste Behindertenklo ist (leises Lachen).“	W1: Fehlende Angaben zu barrierefreien Toiletten	
132 - 138	Umständlich zu erreichende bzw. zu wenige Behinderten gerechte WCs M: „Ahm, als Gedanke muss ich zugeben, auch, ahm, ähnlich wie C., weil ich auch, ah, Gott sei Dank, oder auch leider die AKH Gebäude kenne, habs mir gleich gedacht soweit ich mich auskenne, oohh, obere Stock sind nicht unbedingt behinderte Toilette. Hab mir gedacht, soll ich jetzt unten unbedingt gehen, oder geht sichs aus. Und das hab ich mir auch gedacht, z.B. bei einem, so eine enorme Gebäude eigentlich das AKH und dann da Behinderten Rollstuhl Toilette is und dann aber nit wirklich bei einer anderen Station, ja, hm,“	W2: Zu wenig barrierefreie Toiletten	
174 - 179	Unklare Beschilderung – WC I: „(...) und eben dieser Blick nach der Behindertentoilette hab i zwar geschaut, weil i eigentlich mir vorgenommen	W1.1: Unklare Angaben zu barrierefreien Toiletten	

	hätte, i mechat gern wissen, in der nächsten Pause, wo i da hin muas. Aber es war mir nicht möglich innerhalb des kurzen, also des doch relativ langen Weges do her, so schnell irgendwie zu mitzukriegen, wo is da eine Behindertentoilette und wo fahr ich in der Pause dann auf jeden Fall hin; das war für mich jetzt nicht machbar, also von dem her war mein Eindruck nicht ganz so barrierefrei, wies mein Kollege da so beschrieben hat. Weil ich find des sind auch Dinge, die sollten auf den ersten Blick sichtbar sein. A für jemanden, der sich hier a no net auskennt.“		
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf Steigungen (S)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
101 – 105	Lange anstrengende Steigung G: „Das Auto steht noch immer unten und ich bin mit dem Rollstuhl da hergefahren und meine Barriere war, dass es von dort, äh, zu diesem Lift, wo man da reinkommt, so rauf geht und sehr lange und das ist, pff, ziemlich anstrengend. Also für mi is des eine Barriere. Ich lass mich von irgendjemanden hinaufschieben, weil des einfach nicht zum Schaffen ist.“	S1: Lange Steigungen	Steigung ist kein Untergrund Es gibt Personen die haben kein Problem mit Untergründen , aber mit Steigung (Kraft) Oder mit Untergrund und Steigung (bei Regen, Eis,...)
109 - 111	Lange Steigung G: „Ja, genau (...), ja, das Lernzentrum von der Uni (...) und da gibt einen Lift	S1: Lange Steigungen	Selbe Wortmeldung

	da hinauf (...) und bis zu diesem Lift eben lass ich mich immer schieben, ja, weil genau, weil des einfach a so lange Steigung is“		
475 - 479	Steigungen über 10% B: „10 Prozent Steigung geht grad no.“ G: „Ja, aber de muss kurz sein.“ B: „Ja, aber alles was drüber is, des is schon sehr, das geht nicht. “ C: „I glab so normal is so 6-7 Prozent.“	S2.1: Zu steile Steigungen	
489 - 497	Steigungen I: „Dasselbe is, wenn’s regnet. Wenn auf einem glatten Untergrund eine Füße stehen bleiben, kann des für mi, wenn i bergab fahren muas, kun des heißen, dass i es nimma dahalten kann. Wenn’s blöd hergeht. Wenn des aber ein gerippter Untergrund is, und da is a Pfütze, dann werd i ma denken es is mir aber relativ wurscht. Weil da hab i anfach an bissal an Gripp darunter und den vermisst ma eben auch erst dann, wenn solche Witterungsextremsituationen auf oan zuakommen, oder wenn mehrere Barrieren im Sinne von bergauffoarn, und bergauffahrn und eben irgend was anderes no dazu kommt. Weil man kann ja nit imma von einem schönwetter bergab oder bergauffahren ausgehen, sondern man muss ja etwas, ähm, vielschichtiger denken und, und. “	S2.1: Zu steile Steigungen U2: Glatter Untergrund U2.2.: Nasser Untergrund	Immer wieder mehrere Barrieren zusammen!
645 -	Lange Steigungen	S1: Lange Steigungen	

646	V: „Ja, bei ebene Wege is die Länge im Prinzip egal, da setzt ma die Kraft, die man hat halt ein, aber bei Steigungen da kommts wirklich darauf an, wie gut trainiert ist ma.“	K2: Fehlende physische Möglichkeiten	
1042 - 1046	Umwege L: „(...) das würd ich schaffen, dafür müsste ich keinen Umweg machen, ähm, aber nicht, ähm, wenn ich jetzt in die Mitte müsste, also ich weiß, das ist zwischen Hernalser Hauptstraße und Ottakringer Straße, dann würd ich sehr wohl dann wahrscheinlich da so einen Umweg machen, mit dem Neuner und die Ottakringerstraße und dann bergab hinunterfahren, anstatt von der Hernalser Hauptstraße dann herauf.“	S1.1: Umwege aufgrund der Steigung UW: Umwege	
647 - 649	Steigungszugänge B: „Weil auf der Straßen kann mans nicht ändern, net, aber zumindest die Steigungszugänge... “ G: „(...) na aber zumindest wissen sollt mas, wissen sollt mas. “	S5: Fehlende Steigungszugänge	
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf Querungsmöglichkeiten (Q)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz-informationen
524 - 528	Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen I: „Also gerade bei Baustellen ist es halt vielfach so, dass, hast halt, fährst ganz normale Wege, dann, und dann kommt das Baustellenschild, was dann anzeigt, dass die Fußgänger jetzt die Seite wechseln sollen (...)“	Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen	Fehlende Rampe bei Baustellen Fehlende Auffahrt-möglichkeit nach Baustelle

	V: „Genau, auf einmal, äh...“ I: „(...) dann is aber für di als Rollstuhlfahrer, in der Sekunde in dem Moment, in dem du eigentlich wechseln solltest, ka Möglichkeit, weil da ka Abschrägung beim Gehsteig is, weil ka, keine Rampe gelegt wurde, für dich, oder wie auch immer. Und es dauert dann auch manchmal extrem lang, bis du a nur irgendwie no die Möglichkeit hast auf den Gehsteig hinaufzufahren ,wenn, weil a wenn die Baustelle schon vorbei is (...)"		
998 - 1007	Fehlende Information bei Baustellen E: „Also ausgewiesene Querungsmöglichkeiten?“ L: „Ja, Querungsmöglichkeiten, wenn die so lang sind, (...) nicht wenn die so breit sind, ja und dass die Baustelle halt angekündigt wird.“ X: „Dass sie angezeigt wird.“ L: „Ja!“ X: „Sie wird schon angezeigt, aber viel zu klein oft, oder wird´s a schon vorher, steht schon da, und du weißt gar nichts davon (...)" L: „(...) mhm. Und was mir auch einfällt, ich weiß nicht ob dass in dem Fall (...) gegenüber der Bimstation und der Bimbetreiber, oft ist es dann so, dass, äh, dass die Einstiegsstelle verändert ist von der Bim halte von der Haltestelle, und dass wär schön (...)"	Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen B: Baustelle I1.2: Fehlende Information zu Baustellen I1.2.1: Fehlende Information zu Baustellen der Verkehrsbetriebe I1.2.2: Fehlende Information zu Baustellen in Bezug auf Querungsmöglichkeiten I1.2.3: Fehlende Information zu Baustellen in Bezug auf deren Beschilderung I1.2.1: Fehlende Information zu Baustellen der Verkehrsbetriebe	Gehört auch zu Baustellen, eh klar ist da die Baustelle die Barriere oder die fehlende Querungsmöglichkeit - beides Keine Abgeschrägten Gehsteige fällt Unter Querungsmöglichkeiten??? (eigene Barriere – ev. bauliche Barriere oder Gehsteigkante) (1118-...)

1336 - 1340	Fehlende Überquerungsmöglichkeiten I: „(...) und auf dem Bild sieht man halt jetzt net in nächster Nähe keine Überquerungshilfe im Sinne von Zebrastreifen oder Un..., ja, und so haben wir auf da einen Seite, da herüber noch a Bushaltestelle, was ja a sehr nett finde, weil i moan ja, weil i nämlich wirklich da von der Seiten auf die andere Seiten hinüber will, dann hab i definitiv ein Problem.“	Q1.2: Fehlende Zebrastreifen	
1378 - 1382	Zu weit entfernter Zebrastreifen I: „(...) auch wenn ich jetzt kurzfristig entscheide, ich wechsle die Straßenseite, ohne an Zebrastreifen zu benutzen, weil mir der Zebrastreifen einfach weit genug weg ist. Weil i muss ganz ehrlich sagen, i persönlich mach des sehr oft, weil des mir einfach zu weit ist, wenn i zum Zebrastreifen fahren muas. Da geh i lieber kurz amal quer und bin schon drüben.“	Q1.2.1: Zu weit entfernte Zebrastreifen	
1348 - 1352	Zu kurze Grünphasen I: „(...) beim nächsten Fußgängerübergang gibts da eine Ampel und wie lange ist die Grünphase?“ I: „(...) weil es is grad bei Wiesen extrem praktisch und a immer problematisch das manchmal die Grünphase ewigs lang zu kurz eingestellt ist.“	Q2: Kurze Querungszeit Q2.1: Kurze Querungszeit durch zu kurze Grünphase	

FG 1 Zeile	Barriere VerkehrsteilnehmerInnen (V)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
1134 - 1138	Verkehr C: „Also wie gesagt, wenn ich da überhaupt hinfahren würde, dann würd i mittn auf der Straßen fahren!“ E: „Mhm, und dann muss dann aber klar sein, dass wenig Verkehr is.“ I: „Ja, und wenn net, ja dann miasn de aufpassen, de Autofahrer moan i.“	V: Verkehrs-teilnehmerInnen X: Gefährliche Verkehrssituation	Information zum Verkehrsaufkommen
113 - 114	PassantInnen in der U – Bahn V: „Ich heiß V., und bin mit der u U-Bahn hergefahren, ahm, ja eine Frau hat wieder mal lang gebraucht zu über reißen, was es heißt: 'darf ich mich da herstellen bitte', beim einsteigen (...)“	V1: Verstellte Standplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln	
235 - 236	AutofahrerInnen Ho: „Was mich am meisten ärgert sind Autofahrer, die in der Hauseinfahrt stehen bleiben und wo ich nicht vorbeifahren kann (...)“	V2: Verstellte Gehsteige	Nicht implementierbare Barriere
236 - 237	FahrradfahrerInnen Ho: „...und auch Radfahrer, die ihr Rad quer parken, an der Laterne, wo man auch nicht vorbeikommt. Die ärgern mich am meisten“	V2: Verstellte Gehsteige	Nicht implementierbare Barriere
311 - 313	Verstellte Behindertenparkplätze B: „Was i, i weiß nicht, ob das jetzt noch schon her gehört, meine hauptsächliche Behinderung ist eigentlich, dass auf den Rollstuhlparkplätzen immer andere	V3: Verstellte Behindertenparkplätze	

	stehen“		
332 - 344	Verstellte Behindertenparkplätze B: „Also grundsätzlich, die geistig Behinderten sag ich immer, die da stehen. Also es hat sogar schon ganz eklatante Szenen gegeben, net, wo andere, i will jetzt nit zu weit ausholen, aber es is ja fast wie ein Kabarettprogramm, also richtig ne, aber abgesehen davon, weil die wird man nie so schnell auf (...), also auch von der Exekutive durchgegriffen, also, dass man da schon hohe Strafen aussetzt, aber überall gehts halt net und speziell bei den Baumärkten usw. da gibt es es halt net, weil die Rollstuhlparkplätze sein natürlich schnell beim Einkauf und „i muas eh nur schnell hinein, i kumm eh glei wieder“ und da hab i, hab i schon ganz enorme Erlebnisse schon gehabt, also i will i jetzt nit ausführen, also es würd jetzt zu einem Kabarettprogramm führen, aber jedenfalls was i schon lange vorgeschlagen hab und was i des war an kompetenter Stelle, dass i die Leute, die mit an andern Paragraph, 29c oder b ausstattet, da hat man mir gesagt, dass ist eine zu hohe Verwaltungssache, also ja versteh i net, i bin kein Verwaltungsmensch, i bin a Techniker, aber des seh i allerdings nit ganz so ein, also.“	V3.1: Verstellte Behindertenparkplätze auf privaten Flächen V3.2: Verstellte Behindertenparkplätze von nicht berechtigten Personen	Behörden +/-

346 - 357	Angrenzend parkende Verkehrsteilnehmer I: „Die Problematik ist ja vielfach bei diesen Behindertenparkplätzen, wenns a öffentlicher Parkplatz is, wos grad amal einen gibt ... also das heißt du hast die Problematik, du stellst dich nebenan in die Mitte damit du halt links und rechts deine Türen öffnen kannst, und kommst dann nach einer halben Stunde oder Stunde wieder zum Parkplatz retour, und neben diesem Behindertenparkplatz ist ein ganz normaler Parkplatz und der nette, dein netter Nachbar, hat es geschafft so eng zu dir zu parken, dass er zwar minimal auf seinem Parkplatz steht, du aber trotzdem nicht die Tür aufmachen kannst, weil der am normalen Parkplatz so eng bei dir parkt, dass dir nichts bringt, oder das du erst wieder jemanden brauchst der dir den Rollstuhl ins Auto rein hebt, weil du nicht in der Lage bist deine Tür so weit zu öffnen, dass du es selber machen könntest. Obwohl du jetzt richtig quasi auf dem dafür vorgesehenen Parkplatz stehst, und das einsteigen eigentlich gewährleistet sein sollte (...)“	V3.3: Zu eng am barrierefreien Parkplatz stehende PassantInnen	
1217 - 1228	PassantInnen als Hindernis auf Rampen I: „Aha, und vor allen Dingen hab i a, bin i jetzt wirklich, gibt’s jetzt wirklich	V4: Verstellte Rampen V5: Stark frequentierte Plätze V5.1: Zeitlich begrenzte Menschenansammlungen an	

	nur die Rampen oder gibt's jetzt a no, wie gesagt, no Stufen vül, des hoast i muas jetzt a no damit rechnen, dass da Fußgänger blöd im Weg herumstehen, des hast i sollt vielleicht a berechnen, dass i vielleicht doch no bremsn muss, des klingt jetzt bled, wenn i des so plakativ sag, aber mir is es leider schon mal passiert, dass ma jemand, der nicht geschaut hat, dass i die Rampen abi fahr, dann fast in Rollstuhl eingrennt is. I hab na no rechtzeitig no geschrien, aus dem Weg halt, aber i kann nit jetzt grad garantieren dass i jetzt grad bremsen kann, außer dass i mir den Finger fast brochen hät, weil wenn i eini griffen hät in die Speichen, dann wär er ab. Ahm, ja, aber des sein anfach so Sachen, die i nit vorher waas, und wenn i waas, das is jetzt a Platz, da tummelt es sie, und da wird a Ameisenhaufen sein um de Zeit, wo i da fahren will, dann werd i da net fahren. Also des is a immer so a, a Punkt ja, wie frequent wie frequentieren de san, den man beachten muas manchmal.“	nostalgischen Punkten K1: Fehlende Fähigkeiten	
115 - 119	Spalt zwischen U-Bahn und Ausstieg V: „(...) bei der U-Bahn z.B. und was dann, weil der Ausstieg bei der U-Bahn auf der anderen Seite war, es war so eine, zwar eine neue U6, aber es war ein Spalt und ich bin nicht mehr sehr	V6: Vermeidendes Verhalten aufgrund der Reaktion der PassantInnen	Barriere in Bezug auf vorausseilende Vorsicht? Oder wie nennt er das?

	gut im Kippen, also ich hab das aufköhrt, weils die Leute zu sehr schreckt, wenn man sich aufkippt und a hab halt, aber ich bin gut drüber gekommen, also hatte an sich wenig Barrieren heute.“		
FG 1 Zeile	Barrieren in Bezug auf öffentliche Verkehrsmitteln (Ö)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
115 - 119	Spalt zwischen U-Bahn und Ausstieg V: „(...) bei der U-Bahn z.B. und was dann weil der Ausstieg bei der U-Bahn auf der anderen Seite wahr, es war so eine, zwar eine neue U6, aber es war ein Spalt und ich bin nicht mehr sehr gut im Kippen, also ich hab das aufköhrt, weils die Leute zu sehr schreckt, wenn man sich auf kippt und a hab halt, aber ich bin gut drüber gekommen, also hatte an sich wenig Barrieren heute.“	Ö1: Spalt zwischen U-Bahn und Ausstieg	
192 - 194	Gehsteig nicht angehoben in der Straßenbahnhaltestelle L: „Ahm, und beim Öffi fahren merk ich auch, dass der Einstieg in die Niederflurbims leider oft nicht möglich ist, weil der Gehsteig nicht angehoben ist (...)“	Ö2: Kein angehobener Gehsteig in den Haltestellen bei Niederflurstraßenbahnen	
194 - 197	Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe L: „(...) bzw. dort wo ich durchgefahren bin, war ne Gehsteigkante und keine Rampe, ich war, Gott sei Dank, in	Ö3: Haltestelle auf Verkehrsinsel Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe Ö3.3.: Keine Möglichkeit die	

	Begleitung und würde auch normalerweise Leute fragen, aber dass man immer fragen muss, das ist auch eine Einschränkung und (...)“	Haltestelle selbstständig zu verlassen Z1.5: Angewiesen auf Hilfe durch fehlende barrierefreie Zugänge G 1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
198 - 205	Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Gehsteigabschrägung H: „ Der Gehsteig war angehoben, hatte aber keine Rampe? “ E: „Ja, das war so eine Verkehrsinsel. “ V: „ Also trotzdem noch ne Stufe. “ V: „Also nicht befahrbar? “ H: „Ja, ja klar! “ L: „Eine Verkehrsinsel die keine Rampe auf sich hatte. Es war eine Nieselgrund, es war nur eine Stufe, was ich hatte. Wo ich mir aber auch denke, dass dies durchaus nicht ein jeder schafft. “	Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
218 - 221	BusfahrerInnen X: „Aber wenn ich Hilfe brauche hol ich den immer raus, den Fahrer oder die Leute halt, und die helfen schon sehr gut. Aber man muss öfter fragen, können sie mir bitte (...). Im Bus die Meisten, zum Beispiel die Rampe, da sind sie oftmals zu faule aufzustehen und aufzumachen. Aber sonst sind Sie brav.“	Ö4: Personal der Verkehrsbetriebe Ö4.1: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf manuell zu öffnende Rampen bei Bussen	Soziale Kompetenz Zeitdruck Bezahlung (Aus)Bildung Nicht implementierbare Barriere
223 -	BusfahrerInnen	Ö4: Personal der	Nicht

232	X: „Ja, ja und Staauraum das ist eigentlich Pflicht, dass der aufsteht und wenn sie nicht sehen, ok, aber die meisten sehn es und stehen nicht auf....“ M: „Genau. Ja und man muss schon oft bitten und begeistert sind sie nicht immer“ V: „Mich hat schon einer stehen lassen, er hat gemeint: alleine, ich brauch eine Begleitperson. Hat mir nicht geglaubt“ M: „Und z.B. Frau mit Kinderwagen drinnen... mir sagen sie gleich es passiert mir, es stimmt schon, dass wenig Platz ist, aber beim, wenn man willig ist, könnte schon ein. Es ist genug Platz, dass man mit dem Rollstuhl einsteigt, aber die fahren gleich wegen direkt Nexte, kein Platz!“	Verkehrsbetriebe Ö4.2: Fehlende Information des Personals der Verkehrsbetriebe Ö5: Zu wenig Platz in öffentlichen Verkehrsmitteln	implementierbare Barriere
FG 1 Zeile	Barrieren in Bezug auf barrierefreie Parkplätzen (P)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz-informationen
127 - 128	Fehlende Behindertenparkplätze M: „Zum Beispiel in meine neue Büro, und neue Arbeitsplatz dauerts noch mit da Behindertenparkplatz...“	P1: Fehlende barrierefreie Parkplätze	Öffentliche Terminologie suchen ICF?
128 - 130	Behinderten Parkplätze auf stark befahrenen Straßen M: „(...) und bei mir is immer, dauerts immer 10 min bis ich immer Auto irgendwie überhaupt aus die Simmeringer Hauptstraße, die immer extrem, ah, hm, befahren oder Stau (...)“	P2: Erschwerte Ein- und Ausstiegssituation bei Behindertenparkplätzen P2.1: Erschwerte Ein- und Ausstiegssituation bei Behindertenparkplätzen (Verkehr)	
130 -	Hohe Gehsteigkanten	P2.2: Erschwerte Ein- und	

131	M: „(...) immer is und immer hohe Gehsteige sind, dass man überhaupt einsteigen kann in einem Auto.“	Ausstiegssituation bei Behindertenparkplätzen (hohe Gehsteigkante)	
311 - 313	Verstellte Behindertenparkplätze B: „Was i, i weiß nicht, ob das jetzt noch schon her gehört; meine hauptsächliche Behinderung ist eigentlich, dass auf den Rollstuhlparkplätzen immer andere stehen“	P1: Fehlende barrierefreie Parkplätze V3: Verstellte Behindertenparkplätze	
321 - 322	Zu wenig Behindertenparkplätze V: „Es das ist ein auseinanderdividieren der verschiedenen Gruppen. Es gehören mehr solche Parkplätze. Punkt!“	P1: Fehlende barrierefreie Parkplätze	
332 - 344	Verstellte Behindertenparkplätze B: „Also grundsätzlich, die geistig Behinderten sag ich immer, die da stehen. Also es hat sogar schon ganz eklatante Szenen gegeben, net, wo andere, i will jetzt nit zu weit ausholen, aber es is ja fast wie ein Kabarettprogramm, also richtig ne, aber abgesehen davon, weil die wird man nie so schnell auf..., also auch von der Exekutive durchgegriffen, also, dass man da schon hohe Strafen aussetzt, aber überall gehts halt net und speziell bei den Baumärkten usw. da gibt es es halt net, weil die Rollstuhlparkplätze sein natürlich schnell beim Einkauf und „i muas eh nur schnell hinein, i kumm eh glei wieder“ und da hab i, hab i schon ganz enorme Erlebnisse schon	P5: Ficht verfügbare Parkplätze für Menschen mit Behinderung V3.2: Verstellte Behindertenparkplätze von nicht berechtigten Personen V3.1: Verstellte Behindertenparkplätze auf privaten Flächen	Behörden +/- Wer hilft einem? Oder auch nicht?

	gehabt, also i will i jetzt nit ausführen, also es würd jetzt zu einem Kabarettprogramm führen, aber jedenfalls was i schon lange vorgeschlagen hab und was i des war an kompetenter Stelle, dass i die Leute, die mit an andern Paragraph, 29c oder b ausstattet, da hat man mir gesagt, dass ist eine zu hohe Verwaltungssache, also ja versteh i net, i bin kein Verwaltungsmensch, i bin a Techniker, aber des seh i allerdings nit ganz so ein, also.“		
346 - 357	Angrenzend parkende VerkehrsteilnehmerInnen I: „Die Problematik ist ja vielfach bei diesen Behindertenparkplätzen, wenns a öffentlicher Parkplatz is, wos grad amal einen gibt (...) also das heißt du hast die Problematik, du stellst dich nebenan in die Mitte damit du halt links und rechts deine Türen öffnen kannst, und kommst dann nach einer halben Stunde oder Stunde wieder zum Parkplatz retour, und neben diesem Behindertenparkplatz ist ein ganz normaler Parkplatz und der nette, dein netter Nachbar, hat es geschafft so eng zu dir zu parken, dass er zwar minimal auf seinem Parkplatz steht, du aber trotzdem nicht die Tür aufmachen kannst, weil der am normalen Parkplatz so eng bei dir parkt, dass dir nichts	P4: Zu schmale Behindertenparkplätze P4.1: Erschwerte Ein- und Ausstiegssituation bei B. Parkplatz (fehlende Möglichkeit die Türe weit genug zu öffnen) V 3.2.: Zu eng am barrierefreien Parkplatz stehende PassantInnen	

	bringt, oder das du erst wieder jemanden brauchst der dir den Rollstuhl ins Auto rein hebt, weil du nicht in der Lage bist deine Tür so weit zu öffnen, dass du es selber machen könntest. Obwohl du jetzt richtig quasi auf dem dafür vorgesehenen Parkplatz stehst, und das einsteigen eigentlich gewährleistet sein sollte (...)“		
370 - 373	Spalt zwischen Auto und Gehsteig C: „Ja, eine wär, was ich immer wieder mal hör, dass wenn der Behindertenparkplatz, dass wenn der Vordersitz da, ja, da Vordersitz, wos die Rollstuhl ausparkst aufn Gehsteig raus ist, dass es dann wenn ein Spalt zwischen Auto und Gehsteig ist, dass dann, ob es die Höhe dann so unterschiedlich is.“	P2.3.: Erschwerte Ein-und Ausstiegssituation bei Behindertenparkplätzen (Spalt zwischen Gehsteig und Auto)	Ausstieg Richtung Gehsteig C: „Das wär z.B. dann interessant, wenn dann ausgewiesen wäre, in einer so, äh, Plattform, ob da Fahrer zum Gehsteig hin aussteigen muss, oder zur Straße hin. Weil zum Gehsteig hi, also i kanns net! Also weil, man kann sich nit so knapp zum Gehsteig hinstellen, ah, dass ma praktisch keinen Spalt hat und da fall i dann mit die Vorderräder mit

			dem Rollstuhl rein. Davon abgesehen, dass i, also des wär interessant!“ (374 - 378)
538 - 540	Fehlende Gehsteigabschrägung bei Behindertenparkplätzen G: „Des is aber bei den Behindertenparkplätze a so! Weil in da Invalidenstraßen gibts z.B. einen Parkplatz, da beim Donauzentrum, wo du eben immens lang in den Gegenverkehr hineinfahren musst und zu einer Abschrägung kummst.“	P2.4: Erschwerte Ein- und Ausstiegssituation bei Behindertenparkplätzen (fehlender Gehsteigabschrägung) P2.1.1: Erschwerte Ein- und Ausstiegssituation bei Behindertenparkplätzen (Gegenverkehr) P2.4.1: Gefährliche Ein- und Ausstiegssituation bei Behindertenparkplätzen aufgrund fehlender Gehsteigabschrägungen G1.1.2: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Behindertenparkplätzen G3: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung	
FG 1 Zeile	Barriere Gehsteigkante (G)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
130 - 131	Hohe Gehsteigkanten M: „(...) immer is und immer hohe	G1.2: Zu hohe Gehsteigkante	

	Gehsteige sind, dass man überhaupt einsteigen kann, in einem Auto.“		
153 - 155	Gehsteigkanten B: „Nachdem i ja zu Hause keine Barrieren hab und beim Autofahren auch keine Barriere hab, i hab an Allrad und da komme ich auch über die Gehsteigkanten drüber, usw.“	G1: Gehsteigkante	
194 - 197	Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe L: „(...)bzw. dort, wo ich durchgefahren bin, war ne Gehsteigkante und keine Rampe; ich war, Gott sei Dank, in Begleitung und würde auch normalerweise Leute fragen, aber dass man immer fragen muss, das ist auch eine Einschränkung und (...)“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
198 - 205	Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Gehsteigabschrägung H: „Der Gehsteig war angehoben, hatte aber keine Rampe? “ E: „Ja, das war so eine Verkehrsinsel. “ V: „Also trotzdem noch ne Stufe. “ V: „Also nicht befahrbar? “ H: „Ja, ja klar! “ L: „Eine Verkehrsinsel die keine Rampe auf sich hatte. Es war eine Nieselgrund (16:41), es war nur eine Stufe, was ich hatte. Wo ich mir aber auch denke, dass dies durchaus nicht ein jeder schafft. “	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
291 - 297	Hohe Gehsteigkante ohne Abschrägung	G1.2: Zu hohe Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne	

	I: „Oder eben diese wahnsinnig hohe Gehsteigkanten, die nirgends abgeschrägt ist, ah, einfach nit, da wär dann, wär ich vielleicht einfach auf der anderen Straßenseite gefahren, wo die Gehsteigkante dann zumindest 100 bis 200 m weiter vorne dann doch abgeschrägt ist, aber des waas ma halt nit, wenn man z.B. den Weg das erste mal fahrt, dann hat man nicht immer diese Luxaugen, dass man soweit nach vorn blicken kann, um zu sehen: da vorn bei der Ecken ist der Gehsteig abgeschrägt und jetzt fahr i lieber auf der Seiten, anstatt auf der anderen Seite.“	Abschrägung	
305 - 307	Gehsteig ohne Abschrägung V: „(...) für jemanden der eine Abschrägung braucht, klar, ist also ok, da nehme ich die andere Seite, weil da gibt es die Abschrägung und die kann i benutzen, aber das i, ah, mehr schlechter als noch (...)“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
308 - 309	Gehsteig ohne Abschrägung B: „Also das kann ich nur bestätigen, dass diese Abschrägungen bei den Übergängen sind ja meistens schon gemacht aber immer wieder gibt's, also, schun“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
526 - 537	Fehlende Gehsteigabschrägung nach Baustellen I: „Und es dauert dann auch manchmal extrem lang, bis du a nur irgendwie no	G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen G3: Gefährliche Situation durch fehlende	

	die Möglichkeit hast auf den Gehsteig hinaufzufahren, wenn, weil a wenn die Baustelle schon vorbei is, kommst du ja nit aus dem Stand, wenn du jetzt a mal wenig Platz is, um deinen Rollstuhl zu positionieren, kannst ihn ja manchmal sogar nicht amal auf kippen, weil da einfach, weil da einfach der Platz jetzt fehlt und da is es mir z.B. schon mehrmals passiert, dass i gezwungen war auf einer vielbefahrenen Straße, also, obwohl mir der Verkehr entgegenkam, praktisch dem Verkehr entgegen zufahren, weil ich einfach nicht mehr auf den Gehsteig hinaufgekommen bin, weil einfach aufgrund von, also es kommt halt ein Auto entgegen und ich hab einfach keine Zeit mi da so protzig auf die Fahrbahn zu stellen und da zu warten und, äh, mi aufzukippen und raufzufahren, hab i einige Meter, einige hundert Meter quasi auf einer befahrenen Straße fahren müssen.“	Gehsteigabschrägung G3.1: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Sturzgefahr) G3.2: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Unfallrisiko auf dicht befahrener Straße) UW2: Gefährliche Umwege	
538 - 540	Fehlende Gehsteigabschrägung bei Behindertenparkplätzen G: „Des is aber bei den Behindertenparkplätze a so! Weil in da Invalidenstraßen gibts z.B. einen Parkplatz, da beim Donauzentrum, wo du eben immens lang in den Gegenverkehr hineinfahren musst und zu einer Abschrägung kummst.“	G1.1.2: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Behindertenparkplätzen G3: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung	

1027 - 1032	Hindernisse über 3cm Höhe X: „Also wenn ma (...) denn würd i schon schaffen, aber i brauch halt länger, also bis i da vorne bin, brauch i schon länger, aber i würds schaffen. I weiß es nit jetzt, wie hoch des is, aber wenns so hoch is schaff ichs auch, wenns höher is dann brauch ich Hilfe“ H: „Hoh is drei cm, oder was?“ X: „Ja, also so wie drei cm würd i noch schaffen, aber alles weitere is mühsam, also entweder schaff ich (...), oder i muss anders fahrn. Das is immer (...“	G1: Gehsteigkante K1: Fehlende Fähigkeiten K2: Fehlende physische Möglichkeiten K3: Fehlende physische Möglichkeiten erfordern Hilfsperson	
1118 - 1121	Keine abgeschrägten Gehsteige C: „Also ich sag da (...) zweiundzwanzigster Bezirk, ja, ahm, wär für mich also a typische Gegend, wo ich auf der Straße fahr. Weil da gibts nirgends einen abgeschrägten Gehsteig, da müsst i ewig fahrn, i moan runter würd i schon kommen, aber, nur fürs Kreuz is es a nit unbedingt angenehm. Da Rollstuhl leidet a darunter.“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
1129 - 1131	Keine Gehsteigabschrägung C: „Ja, z.B. Gehsteig stadtauswärts, sagen wir mal ohne Abschrägung, auf der rechten Seite wäre ohne Rampe, ja, und auf der linken Seite für Rollstühle nicht befahrbar, weil, i woas net, uneben und, oder wie auch immer man das nennen mag?“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
1406	Hohe Gehsteigkanten	G1.2: zu hohe Gehsteigkante	

	B: „Also die hohen Gehsteigkanten sein natürlich grad in Wien a Haupt-, a Hauptpunkt“		
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf Rampen (R)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
145 - 153	Nicht bewältigbare Rampen B: „Sie hat gesagt, es sei eine Rampe in diesem Ärztezentrum. Man kann hinauffahren, da sind Stiegen hinauf. Dann, wo ich hingekommen bin, hab ich mal versucht über diese Rampe hinaufzufahren. I bin kräftig und gut trainiert, schon seit vielen Jahren, und hab mir gedacht: na Geländer hochziehen usw. Is mir beim besten Willen nicht gelungen. Dann, nachdem des tagsüber war, und kane junge Leute unterwegs waren, und es is aber a älteres Ehepaar vorbeigekommen und die habens versucht mich hinaufzuschieben und ich gleichzeitig anzuding, war nicht möglich, obwohl ich ja wirklich kräftig, ja schon genug bin. Also das sind halt meine Barrieren, die i hab.“	R1: Nicht bewältigbare Rampen R1.1: Nicht bewältigbare Rampen trotz körperlicher Möglichkeit R1.2.: Nicht bewältigbare Rampen trotz Hilfestellung von PassantInnen	Trotz Hilfe von PassantInnen Tageszeit- abhängig welche HelferInnen unterwegs
187 - 190	Steile Rampe L: „Mein Name ist L. Ahm, ja, ich wollte mit dem Auto herkommen, aber weil die Tiefgarage hier so teuer ist, auch für Behinderte, bin ich diesmal öffentlich gekommen, und, äh, was mir da beim öffentlich fahren immer auffällt ist, ahm, ich mag das nicht,	R2.1.: Nicht gut befahrbare Rampe (zu steil)	

	wenn es da so, ah, eben so steile Rampen gibt. In diesem Fall vom Gürtel über die U- Bahn drüber. Das ist für mich immer sehr anstrengend, ich habe es nicht sehr gerne, da würde ich mir wünschen, dass es da Lifte gäbe und die die Rampe halt.		
378-382	Rampe für Auto nicht für Rollstuhlfahrer V: „Was mir vorher bei den Rampen noch eingefallen ist: es gibt sehr viele Abschrägungen, die primär für Autos gebaut sind, wo ich eigentlich mit dem Rollstuhl mit dem Vorderrad dann einhack. Einmal, ich hab mich im August sogar verletzt, wie ich einmal schlampig unterwegs war, ohne Schuhe, ah, ah, normalerweise fahre ich ab, weil ich stehen kann aber es gibt sehr viele Abschrägungen, die überhaupt nicht gut befahrbar sind“	R2: Nicht gut befahrbare Rampe	
383 - 385	Zu steile Rampen B: „Ja, das hab ich schon erwähnt: zu steil hauptsächlich.“ V: „Ja, zu kurz und zu steil.“ B: „Ja, aber zu steil hauptsächlich.“	R2.1.: Nicht gut befahrbare Rampe (zu steil) R2.2.: Nicht gut befahrbare Rampe (zu kurz)	
1203 - 1205	Rampenbelag I: „Des Anzige, was man machen kann, weil's da einfach schon eine Rampe gibt, würde ich einfach einmal vorschlagen, dass man einfach mal diese Rampe, von unten rauf, vom Belag her so macht, damit da a	R2.3.: Nicht gut befahrbare Rampe (Belag) U2: Glatter Untergrund	

	befahrbar ist, und nit nur bergauf, sondern a bergab,...“		
1205 - 1211	Kein Auslaufbereich bei Rampen I: „(...) dass wenn man sie halt a bergab nutzt, dass der Auslauf a lang genug ist, so, dass man net unbedingt gezwungen ist den Rollstuhl so zu bremsen, dass ma für nachher ka Kraft mehr hat dafür, und wenn ma bergauf fahrt halt a diesen, diesen, diesen, diesen, Anfahrtsweg a quasi mit einkalkuliert bei da, bei da Rampen, bei da Rampen, bei dem Rampenaufbau, dass ma halt wirklich a Zeit hat da Schwung zu holen, bevor es dann wirklich, sag i amal, in die Vollen geht, weil sunst, äh, hat ma keine Chance!“	R3: Kein Auslaufbereich bei Rampen	
1216	Auslaufbereich bei Rampen X: „Ich glaub, dass es,...hauptsächlich zum Ausrollen!“	R3: Kein Auslaufbereich bei Rampen	
FG 1 Zeile	Barrieren in Bezug auf Informationen (I)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatzinformationen
93 - 95	Lifte C: „Ok! C., ich bin an und für sich Vertreterin von der B., die ja selbst Rollstuhlfahrerin ist und ich - also das is a bissal a andere Thematik. Aber ich bin hergekommen mit der U-Bahn und da war einerseits das Problem, ob die Lifte funktionieren.“	I1: Fehlende Informationen I1.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Lifte L1:Nicht funktionstüchtiger Lift	ICF ? I Informtion ?
164 - 169	Unklare Wegbeschreibungen I. „(...) in dem Gebäude herin war es für	I2: Unklare Informationen	

	mi sehr, sehr schwer in der Orientierung, weil die Hinweisschilder, ähm, extrem viele davon farblich sind und dann wars sehr schwer zu orientieren; i hab gwusst i muas rot. Aber es waren irgendwie verschiedenste Rottöne zu finden am Weg und es war extrem schwierig, ähm, eigentlich den Weg zu lokalisieren, wo muss i jetzt wirklich hin (...),		
169 - 174	Unklare Beschilderung – Lift I: „(...) und was ma a no sehr, was mi ano sehr, irgendwie, irritiert hat: es waren für mich nicht wirklich Hinweisschilder auf Lifte zu erkennen. Es war, es is zwar überall gestanden: roter und grüner Bettenturm, und es is ganz kloan darunter gstanden Lift und, und, und des wars eigentlich a scho, aber es war auf jetzt nit des klassische Lift Zeichen, was man halt sonst so an öffentlichen Plätzen so kennt; was ma echt a schnö amal erkennt, weils, äh, halt a ziemlich guat farblich abgegrenzt is, des hat mir irgendwie gefehlt (...)“	I2.1.: Unklare Informationen zu Liften	Sensorische Umwelt!
174 - 179	Unklare Beschilderung – WC H: „(...) und eben dieser Blick nach der Behindertentoilette hab i zwar gschaut, weil i eigentlich mir vorgenommen hätte, i mechat gern wissen, in der nächsten Pause, wo i da hin muas. Aber es war mir nicht möglich innerhalb des	I2.2.: Unklare Informationen in Bezug auf Hinweisschilder zu barrierefreien WCs	

	kurzen, also des doch relativ langen Weges do her, so schnell irgendwie zu mitzukriegen, wo is da eine Behindertentoilette und wo fahr ich in der Pause dann auf jeden Fall hin; das war für mich jetzt nicht machbar, also von dem her war mein Eindruck nicht ganz so barrierefrei, wies mein Kollege da so beschrieben hat. Weil ich find des sind auch Dinge die sollten auf den ersten Blick sichtbar sein. A für jemanden, der sich hier a no net auskennt.“		
209 - 212	Fehlende Information seitens der Verkehrsbetriebe in Bezug auf Baustellen L:“ Also ich seh schon, dass die Wiener Linien da sehr viel, äh, ändern und, und oft ihren typischen Wiener Linien Style einbauen, und nicht sehr gut hosten. Aber irgendwie habe ich noch keine Systematik erkennen können, welche Stationen umgebaut werden und welche, ja aus welchen Grund auch immer“	I1.2: Fehlende Information zu Baustellen I1.2.1: Fehlende Information zu Baustellen der Verkehrsbetriebe	Infos in App Baustelle?
906 - 908	Falsche Informationen C: „Ja, aber die Richtige! Weil bei vielen die es gibt, stimmts net. Weil bei „Wien wie es isst“ müssen die Gastronomen selbst erheben und die Hälfte der Daten stimmt nicht auf die Barrierefreiheiten“	I3: Falsche Informationen I3.1: Falsche Informationen auf Internetseiten I3.1.1: Falsche Informationen auf Internetseiten (Gastronomie)	
912 -	Falsche Informationen	I3: Falsche Informationen	

921	I: „Vor allem, wenn du auf die Ärztekammer Seite gehst, dann gibts die Option eben, da anzukreuzen, du brauchst amal, was du halt alles in dieser Ordination brauchst, oder eben keine Stufen, Stufen und was weiß ich noch alles, und zwar sogar eben und da steht da „bedingt rollstuhlgerecht, nach den Angaben des Arztes“ und dann hab ich mir mal den Spaß und hab bei einigen angerufen und, und hab gesagt: na sie haben ja angegeben, auf der Ärztekammerseite, der ich ja durchaus persönlich vertraue, dass sie eben behindertengerecht sind. Ich würd jetzt gern wissen, ähm, ja, wie schauts mit den Stufen aus, erzählt, i hab mi da vor informiert, ah, da heraus kimmt, drei Stufen, des, ah, die Eingangstür ist viel zu schmal, aber wir haben eine absenk-bare Liege! Und deswegen haben wir uns als behindertengerecht deklariert.“	I3.1.2: Falsche Informationen auf Internetseiten (Ärzttekammer – Angaben der ÄrztInnen) I2: Unklare Informationen I1: Fehlende Informationen	
998 - 1007	Fehlende Information in Bezug auf Baustellen E: „Also ausgewiesene Querungsmöglichkeiten?“ L: „Ja Querungsmöglichkeiten, wenn die so lang sind, (...) nicht wenn die so breit sind (4:41), ja und dass die Baustelle halt angekündigt wird.“ X: „Das sie angezeigt wird.“ L: „Ja!“ X: „Sie wird schon angezeigt, aber viel	I1.2: Fehlende Information zu Baustellen I1.2.1: Fehlende Information zu Baustellen der Verkehrsbetriebe I1.2.2: Fehlende Information zu Baustellen in Bezug auf Querungsmöglichkeiten I1.2.3: Fehlende Information zu Baustellen in Bezug auf deren Beschilderung	

	zu klein oft, oder wird's a schon vorher, steht schon da, und du weißt gar nichts davon (...)" L: „(...) mhm. Und was mir auch einfällt, ich weiß nicht ob das in dem Fall (...) gegenüber der Bimstation und der Bimbetreiber, oft ist es dann so, dass, äh, dass die Einstiegsstelle verändert ist, von der Bim-halte, von der Haltestelle, und das wär schön (...)"		
1478 - 1486	Falsche Infos V: "(...) na ja, es ist halt unbefriedigend, weils sehr wenig Detail gibt und, ah, was z.B. die Wiener Linien Seite macht mich irre, also sie hat jetzt, also es gibt jetzt schon spezifiziertere Suchmöglichkeiten, aber ich wollt per du mit der Bim auf eine Station fahren, ah, und ich hab einfach keinen Weg gefunden, es hat mich immer zur nächsten U-Bahnstation, weil von meinem Ausgangspunkt, aber ich bin einfach nicht auf diese Ringstation gekommen, schlussendlich habe ich dann anrufen müssen, weil es war irgendwie nicht gescheit ausgewiesen, das is auch die Wiener Linien Seite, es sind zwar die Bushaltestellen eingetragen, aber nicht wer stehenbleibt, auf, oder ja, oder wo die fahren genau, also wie? (...) die Info ist zu ungenau."	I3: Falsche Informationen I3.1: Falsche Informationen auf Internetseiten I3.1.3: Falsche Informationen auf Internetseiten (Suchmöglichkeiten zu öffentlichen Verkehrsmitteln) I1.3: Fehlende Informationen auf Internetseiten	
1507 -	Falsche Infos	I3.1: Falsche Informationen	

1510	M: „Aber ob die Informationen stimmen, weil ich hab das schon mal z.B. genützt der (41:20) (...) mit Niederflurstraßenbahnen, oder Bus und so haben nie die Angaben gestimmt, z.B. nächste Niederflur, ahah, Bus und in eine Stunde, oder in, äh, 20 Minuten, (...) is aber nicht in 20 Minuten gekommen.“	auf Internetseiten	
1628 - 1635	Fehlende Infos in Bezug auf Lifte V: „Ja ich fang mit den Bildern nicht so viel an, was mir da noch ein mal einfällt, eben mehr Info, also a Online, also z.B. wie das mit den Liften ist. Also es war dann so, dass is Richtung Karlsplatz, zur U2, und ich wollte eigentlich zurück in die andere Richtung. Ich bin dann vom Museumsquartier wieder direkt in den Lift und am Karlsplatz kurz gestrandet, war noch Baustell, weil ich einfach da jetzt nicht suchen wollte, ok und wo ist jetzt der Lift in die andere Richtung? Ja und das kann man auch online nicht wirklich auschecken, wo genau ist der Liftausgang? Es steht eben nur Lift vorhanden oder nicht, aber meistens sinds auch versteckt, die Umwege gehören immer uns!“	I2.1: Unklare Informationen zu Liften I1.3: Fehlende Informationen auf Internetseiten UW: Umwege	
1416 - 1419	Fehlende barrierefreie Zugänge B: „Also bemerkenswert is ja des in dem Zusammenhang, dass die öffentlichen Stellen, speziell bei einer	I1: Fehlende Informationen I1.5: Fehlende Informationen in Bezug auf barrierefreie Wahllokale	

	Wahl, de sein ja meistens in Schulen untergebracht und de sein die wenigsten ja noch rollstuhlgerecht, also, dass ma zumindest eine Information hat, wo kann man.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.1: Fehlende barrierefreie Zugänge in Bezug auf die Möglichkeit zu Wählen Z1.2: Fehlende barrierefreie Zugänge in Schulen	
FG 1 Zeile	Barriere Abgeschrägtes Bankett (A)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
246 - 252	Abgeschrägtes Bankett V: „(...) da hab ich eine Lieblingsbarriere. Ich bin erst seit drei Jahren im Rollstuhl und sämtliche Flächen, Straßen, Gehwege sind geneigt damit das Regenwasser abfließen kann.“ V: “Und manche Stellen sind echt so durchkangen, und wenn echt nur mit einer Hand, so schief, das macht mich schon wahnsinnig.“	A: Abgeschrägtes Bankett	Schwierig zu befahrende Wegstrecke
261 - 262	Abgeschrägtes Bankett – U Bahn V: „Es ist teilweise sogar in der U – Bahn geneigt. Also ich weiß nicht, haben sie Überschwemmungsangst?“	A1: Abgeschrägtes Bankett in der U-Bahn	
263 - 277	Unterschiedlich geneigtes Bankett B: “ Es is nur manchmal unterschiedlich, steiler und (...)“ V: „(...) ja genau“ I: „die Neigung ist unterschiedlich...“ V: „Aber wenn ich von der Bim aussteig, rutsch ich nach hinten, äh, rutsch ich, äh, das erste mal hats mich	A2: Abgeschrägtes Bankett in der Straßenbahnhaltestelle A2.1: Abgeschrägtes Bankett in der Straßenbahnhaltestelle (Unfallgefahr) A2.2: Abgeschrägtes Bankett in der Straßenbahnhaltestelle (Sturzgefahr)	

	fast umgehaut, weil ich es nicht erwartet hab.“ H: „Ist das generell eine Barriere, oder ist das eine Frage der Neigung, oder ist das egal wie geneigt (...)?“ V: „Natürlich, je geneigter desto anstrengender!“ B: „Je geneigter desto schwieriger“ V: „Ist es zur Straße hin geneigt, zieht es dich zu den Autos rein, man muss manchmal wirklich sogar dagegen bremsen“	A3: Unterschiedlich geneigtes Bankett A3.1 Abgeneigtes Bankett in Bezug zum Grad der Neigung A3.2: Abgeneigtes Bankett in Bezug zur Richtung der Neigung A4: Abgeneigtes Bankett an gefährlichen Stellen A4.1: Abgeneigtes Bankett an gefährlichen Stellen (Sturzgefahr) A4.2: Abgeneigtes Bankett an gefährlichen Stellen (Unfallgefahr) X5: Gefährliche Situationen aufgrund eines geneigten Banketts	
1275 - 1278	Abschrägung Fahrbahn I: „Und vor allem kannst du als normaler Rollifahrer, also ohne Handbike, also jetzt, also frequent, also zwischenzeitlich nutzen, jetzt im Sinne von, gibts immer wieder Verbindungen zum Gehsteig, weil das ist, ich fahre lieber auf dem Radweg, weil der ist nicht gerot, der ist nämlich nicht schräg, wie auf dem Gehsteig.“	A5: Abgeschrägtes Bankett am Gehsteig	
FG 1 Zeile	Barriere Schienen (SCH)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
573 - 576	Straßenbahnschiene C: „Wo ich jetzt also scho also paar Stürze	SCH: Schienen SCH1: Straßenbahnschienen	Anzeigen von Straßenbahn-

	genießen hab dürfen, waren die Straßenbahnschienen, weil die neichen Rollstuhlräder sind genau so dick, wie die Straßenbahnschienen.“ G: „Des kimmt doch auf die Schienen drauf an.“ C: „Ja eh! “	SCH 1.1: Sturzgefahr bei Straßenbahnschienen	schienen
578 - 580	Straßenbahnschienen G: „Na weil da gibt, und i hab wirklich schwere Stürze und da hab ich a Straßenbahn aufgehalten, an Radlfahrer aufgehalten und drei Autofahrer aufkalten, weil i in die Schienen eini gfahren bin.“	SCH1.2: Gefahr hängen zu bleiben in Bezug auf Straßenbahnschienen	
581 - 587	Straßenbahnschienen (abgesenkt) V: „Ich fahre da nur quer! “ C: „Wie? “ V: „Ja, i fahr Schienen nur quer. “ C: „Ja, i fahr a nur quer, aber auch wenn du nur quer fährst kanns dir passieren, dass du sie(...)“ B: „Ja, wenn sich das Rad so querstellt...“ G: (...) ja, weil da ja in an Mugl rein fahrst. Die Schienen sein ja nit erhoben, die san meistens in an Mugl drinnen, und dann kommt da (...) “	SCH1.3: Abgesenkte Straßenbahnschienen	
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf den eigenen Körper (K)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
693 - 695	Barriere Körper Ho: In Wirklichkeit heißt des ja: deine Barriere is unser eigener Körper... I: Ja, Ja. Ho: , (...) der heut so ist und morgen	K1: Fehlende Fähigkeiten K2: Fehlende physische Möglichkeiten	

	anders, ah		
309 - 311	Umsetzung der Fähigkeiten im Alltag „(...) Hinunter gehts ja leicht, aber hinauf hat man auch viel trainiert in der Reha, aber im öffentlichen Verkehr möchte ichs lieber nicht machen, weil die Unfallgefahr zu groß ist.“	K1: Fehlende Fähigkeiten	
865 - 869	Barriere Mensch I: „(...) es ist ja wirklich so. Und deswegen sag, hm, man muss halt einfach, es ist natürlich einfach also, dass man nicht alle Barrieren jetzt entfernen lassen kann, aber man muss aber man bereit sein quasi, also zu sagen: ok, ich montiere da jetzt halt eine Glocke und da kommt halt wer.“ X: „Na, das ist aber so wie beim Busfahrer, weil wenn er nicht drauf drücken will drückt er nicht drauf, aus. Wenn er keine Lust hat, draufdrücken, dann stehst du und (...)“	K3: Abhängig von Hilfspersonen	
1027 - 1032	Hindernisse über 3cm Höhe X: „Also wenn man (...) denn würde ich schon schaffen, aber ich brauche halt länger, also bis ich da vorne bin, brauche ich schon länger, aber ich würde schaffen. Ich weiß es nicht jetzt, wie hoch das ist, aber wenns so hoch ist, schaffe ichs auch, wenns höher ist dann brauche ich Hilfe“ H: „Hoh ist, drei cm, oder was?“ X: „Ja, also so wie drei cm würde ich noch schaffen, aber alles weitere ist mühsam, also entweder schaffe ich (...), oder ich“	K1: Fehlende Fähigkeiten K2: Fehlende physische Möglichkeiten K3.1: Fehlende physische Möglichkeiten erfordern Hilfsperson G1: Gehsteigkante	Kognition Emotion – Körper Geist Seele!

	muss anders fahrn. Das is immer (...)“		
645 - 646	Lange Steigungen V: „Ja, bei ebene Wege is die Länge im Prinzip egal, da setzt ma die Kraft die man hat halt ein, aber bei Steigungen, da kommts wirklich darauf an, wie gut trainiert ist ma.“	K2: Fehlende physische Möglichkeiten S1: Lange Steigungen	
1217 - 1228	PassantInnen als Hindernis auf Rampen I: „Aha, und vor allen Dingen hab i a, bin i jetzt wirklich, gibt’s jetzt wirklich nur die Rampen oder gibt’s jetzt a no, wie gesagt, no Stufen vül, des hoast i muas jetzt a no damit rechnen, dass da Fußgänger blöd im Weg herumstehen, des hast i sollt vielleicht a berechnen, dass i vielleicht doch no bremsn muss, des klingt jetzt bled, wenn i des so plakativ sag, aber mir is es leider schon mal passiert, dass ma jemand, der nicht geschaut hat, dass i die Rampen abi fahr, dann fast in Rollstuhl eingrennt is. I hab na no rechtzeitig no geschrien, aus dem Weg halt, aber i kann nit jetzt grad garantieren dass i jetzt grad bremsen kann, außer dass i mir den Finger fast brochen hät, weil wenn i eini griffen hät in die Speichen, dann wär er ab. Ahm, ja, aber des sein anfach so Sachen, die i nit vorher waas, und wenn i waas, das is jetzt a Platz, da tummelt es sie, und da wird a Ameisenhaufen sein um de Zeit, wo i	K1: Fehlende Fähigkeiten V4: Verstellte Rampen V5: Stark frequentierte Plätze V5.1: Zeitlich begrenzte Menschenansammlungen an nostalgischen Punkten	

	da fahren will, dann werd i da net fahren. Also des is a immer so a, a Punkt ja, wie frequent wie frequentieren de san, den man beachten muas manchmal.“		
157 - 163	Fehlende Information I: „Mein Name ist Ha. Ich, ähm, bin heute, weil ich eben das AKH nicht kenne, ähm, mit dem Taxi hergekommen, weils mir einfach zu unsicher war, dass ich jetzt nicht eben gewusst hab, wie wird das ganze verläuft, wie ist die U-Bahnstation. I moan, i bin zwar schon amal bei der U-Bahn Station vorbeigefahren, aber ausgestiegen bin i halt no nie. Und insofern wars mir zu unsicher ob i da an Lift find, oder nit, der dann in die richtige Richtung mi bringt und dann do, ahm, dann den Eingang find und des war mir dann zu mühsam, deshalb hab i mi dann für die einfachere Variante des Taxis entschieden.“	K4: Barriere aufgrund Informationsmangels	
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf Radwege (R)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatzinformationen
1262 - 1265	Plötzlich endende Radwege C: „Ja, weil viele mit dem Handbike herumfahren, ja und wenn man dann urplötzlich an Radweg hat der im Nichts endet, dann steht man wirklich blöd da, weil man is ja breit, man is ja nit wie a Radlfahrer so, ja, sondern wirklich breit, und dann hat man	R.1: Sackgasse bei Radwegen	

	wirklich ein Problem!“		
1275 - 1278	Fehlende Verbindungen vom Radweg zum Gehsteig I: „Und vor allem kannst des als normaler Rollifahrer, a ohne Handbike, a jetzt, a frequent, a zwischenzeitlich nutzen, jetzt im Sinne von, gibts immer wieder Verbindungen zum Gehsteig, weil des is, i fahr a lieber aufm Radweg, weil der is nicht gerot, der is nämlich nicht schräg, wie auf dem Gehsteig.“	R2: Keine Wechselemöglichkeit vom Radweg zum Gehsteig A3: Abgeschrägtes Bankett am Gehsteig	
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf Straßenbeleuchtung (SB)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
1368 - 1378	Fehlende Straßenbeleuchtung I: „Und ja, und wenns halt finster is, dann, des muss i a no dazusagen, dann würd ich mir echt wünschen es gäbe an dieser Straße mehr Beleuchtung, weil, äh, als Rollstuhlfahrer haben wir eben des Problem, dass wir durch Katzenaugen sichtbar sant, aber sonst recht dunkel durch die Gegend fahren, außer wir denken daran uns selber zu schmücken, wie Christbäume, des tun ma aber meistens net, weil uns des meistens ja selber irgendwie anzipft, eigentlich würd i mir a no wünschen, dass es halt, ahm, wie soll ich sagen mehr, mehr Leuchten oder so gibt, oder was halt für mi a klar is: ok, is des jetzt a Straßen wo ich davon ausgehen kann, dass, ahm, Beleuchtung vorhanden ist,	SB1: Fehlende Straßenbeleuchtung SB1.1: Fehlende Straßenbeleuchtung im urbanen Raum	

	oder is es eher irgendwie a Gegend wo ich davon ausgehen kann: ok, da wärs gescheit wenn ich mir selber noch einen Reflektor umhänge, oder auf den Arm tua, oder was auch immer!“		
FG 1 Zeile	Barriere in Bezug auf gefährliche Verkehrssituationen (X)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
1385 - 1386	Breite Straße mit viel Verkehr C: „Bei viel Verkehr und bei breite Straßen.“ I: „Bei viel Verkehr is es Wahnsinnig bled und extrem gefährlich!“	X: Gefährliche Verkehrssituation X1: Gefährliche Verkehrssituation in Bezug auf breite Straßen X2: Gefährliche Verkehrssituation in Bezug auf Querungen	
128 - 130	Behinderten Parkplätze auf stark befahrenen Straßen M: „(...) und bei mir is immer, dauerts immer 10 MInuten, bis ich immer Auto irgendwie überhaupt aus die Simmeringer Hauptstraße, die immer extrem, ah, hm, befahren oder Stau (...)“	X5: Gefährliche Verkehrssituation aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen P1: Fehlende barrierefreie Parkplätze	
1122	Gefährlicher Umweg X: „Es is a gefährlich auf der Straße fahren“	X: Gefährliche Verkehrssituation UW2.1: Gefährliche Umwege aufgrund der Verkehrssituation	
1134 - 1138	Verkehr C: „Also wie gesagt, wenn ich da überhaupt hinfahren würde, dann würd i mittn auf der Straßen fahren!“	X: Gefährliche Verkehrssituation V: VerkehrsteilnehmerInnen	Information zum Verkehrsaufkommen

	E: „Mhm, und dann muss dann aber klar sein, dass wenig Verkehr is.“ I: „Ja, und wenn net, ja dann miasn de aufpassen, de Autofahrer moan i.“		
1139 - 1141	Gefährliche Umwege C: „Ja, es is manchmal wirklich gefährlich, aber was bleibt einem denn anderes übrig, wenn i wirklich hin muss, dann bleibt einem eh nichts anderes übrig, dann muss ich halt auf der Straßen dort hin fahren.“	X: Gefährliche Verkehrssituation UW2.1.1: Gefährliche Umwege aufgrund fehlender, anderer Möglichkeiten und zu hohem Verkehrsaufkommen	
1158 - 1163	Ungesicherte Treppen B: „I mein i hab da ein Bild, wo ein Übergang is, der allerdings überwindbar is, mit einem Rollstuhl, aber nur, wenn man da gerade fahrt, scheinen da Stufen zu sein, so wo man richtig abstürzt. Ich hab das schon einmal erlebt, wie ich noch nicht Rollstuhlfahrer war, dass a ältere Frau, auch in einer ähnlichen Situation, auch abgestürzt is, net. Also mit an Rollstuhl, wo man wirklich beschäftigt is, wo man doch nicht so am Weg schaut, würde ich, also ich würde da ein Geländer machen.“	X3: Ungesicherte Treppe (Sturzgefahr)	
526 - 537	Fehlende Gehsteigabschrägung nach Baustellen I: „Und es dauert dann auch manchmal extrem lang, bis du a nur irgendwie no die Möglichkeit hast auf den Gehsteig hinaufzufahren, wenn, weil a wenn die Baustelle schon vorbei is, kommst du ja	X: Gefährliche Verkehrssituation G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen G3: Gefährliche Situation durch fehlende	

	nit aus dem Stand, wenn du jetzt a mal wenig Platz is, um deinen Rollstuhl zu positionieren, kannst ihn ja manchmal sogar nicht amal auf kippen, weil da einfach, weil da einfach der Platz jetzt fehlt und da is es mir z.B. schon mehrmals passiert, dass i gezwungen war auf einer vielbefahrenen Straße, also, obwohl mir der Verkehr entgegenkam, praktisch dem Verkehr entgegen zufahren, weil ich einfach nicht mehr auf den Gehsteig hinaufgekommen bin, weil einfach aufgrund von, also es kommt halt ein Auto entgegen und ich hab einfach keine Zeit mi da so protzig auf die Fahrbahn zu stellen und da zu warten und, äh, mi aufzukippen und raufzufahren, hab i einige Meter, einige hundert Meter quasi auf einer befahrenen Straße fahren müssen.“	Gehsteigabschrägung G3.1: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Sturzgefahr) G3.2: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Unfallrisiko auf dicht befahrener Straße)	
263 - 277	Unterschiedlich geneigtes Bankett B:“ Es is nur manchmal unterschiedlich, steiler und...” V: „(...) ja genau“ I: „Die Neigung ist unterschiedlich (...)“ V: „Aber wenn ich von der Bim aussteig, rutsch ich nach hinten, äh, rutsch ich, äh, das erste mal hats mich fast umgehaut, weil ich es nicht erwartet hab.“ H: „Ist das generell eine Barriere, oder	X4: Gefährliche Situationen aufgrund eines geneigten Banketts A2: Abgeschrägtes Bankett in der Straßenbahnhaltestelle A2.1: Abgeschrägtes Bankett in der Straßenbahnhaltestelle (Unfallgefahr) A2.2: Abgeschrägtes Bankett in der Straßenbahnhaltestelle (Sturzgefahr)	

	ist das eine Frage der Neigung, oder ist das egal wie geneigt...?“ V: „Natürlich, je geneigter desto anstrengender!“ B: „Je geneigter desto schwieriger“ V: „Ist es zur Straße hin geneigt, zieht es dich zu den Autos rein, man muss manchmal wirklich sogar dagegen bremsen“	A3: Unterschiedlich geneigtes Bankett A3.1 Abgeneigtes Bankett in Bezug zum Grad der Neigung A3.2: Abgeneigtes Bankett in Bezug zur Richtung der Neigung A4: Abgeneigtes Bankett an gefährlichen Stellen A4.1: Abgeneigtes Bankett an gefährlichen Stellen (Sturzgefahr) A4.2: Abgeneigtes Bankett an gefährlichen Stellen (Unfallgefahr)	
FG 1 Zeile	Barriere Gehweg (GW)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz-informationen
1145 – 1150	Zu schmaler Gehsteig C: "Ja genau! Aber es geht nit nur ums grad fahren können, sondern auch immer, also falls man aufkippen muss, und wenn man so fit is, ja, (räuspern) dann darf der nit nur 50 cm, oder 60 cm breit sein, weil ja, man braucht ja a bissl Platz, wenn man sich wo aufkippt, ja genau! Und wenn man runter, muss man kippen, braucht man genau so Platz. Des hoast, i woas net, auf a Mindestbreite von an Meter, oder ans zwanzig, oder irgend so was, is sicherlich notwendig.“	GW: Gehsteig GW1: Zu schmaler Gehsteig	
1123 - 1124	Unebener Gehsteig C: „Auf da anderen Seite will i nit	GW2: Gehsteig mit unebener Fahrfläche	

	fahrn, weil des einfach a Berg- und Talfahrt is.“		
1129 - 1131	Keine Gehsteigabschrägung C: „Ja, z.B. Gehsteig stadtauswärts, sagen wir mal ohne Abschrägung, auf der rechten Seite wäre ohne Rampe, ja, und auf der linken Seite für Rollstühle nicht befahrbar, weil, i woas net, uneben und, oder wie auch immer man das nennen mag?“	GW3: Keine Möglichkeit vom Gehsteig abzufahren G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
1134	Zu geringe Gehsteigbreite G: „Abgesehen davon, dass es sehr schmal is, ja!“	GW1: zu schmaler Gehsteig	
FG 1 Zeile	Barriere Stufen (ST)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
699	Stufe in Geschäft L: „(...) welche Geschäfte Stufen haben und welche nicht.“	ST: Stufe ST1: Stufen zu halböffentlichen Lokalitäten (Geschäfte ,...)	
1520 - 1522	Stufen M: „(...) i weiß nit, ob stimmt, und da sind Stufen unter dem Eingang, sind eindeutig Stufen und die mit Rollstuhl nicht befahrbar sind. Und es gibt, i mein, für Rollstuhlfahrer is des nicht zu verwenden, oder man kann nicht rein eigentlich, in diesen Garten von oben.“	ST: Stufe ST2: Stufen zu öffentlichen Plätzen	
1525 - 1529	Stufen mit Haltegriffen M: „(...) ja, aber sowieso kommt man nicht rein. Wie man sieht (...) unten i würd, dann is mir aufgefallen sein, das gibts auch nicht überall, oder beim	ST3: Stufen mit baulichen Besonderheiten ST3.1: Stufen mit baulichen Besonderheiten (ohne Handlauf)	

	Stufen, gibt da solche Griffe, so lange Griffe, bedeutet eine alte Person, die, die gehen kann, wenn sie sich einfach von (...) in Rollstuhl sitzt, dann für sie wäre das kein Problem, oder dann kann man die Stufen einfach, weil Haltegriffe gibts.“	ST3.2: Stufen mit baulichen Besonderheiten (rund geschwungene Stufen)	
1541 - 1546	Gebogene Stufen I: „Ich würds vielleicht noch ein wenig genauer beschreiben, ich würd schreiben, ahm, Stufen also Rundstufen, weil das sind ja keine glatten Stufen, sondern das sind Rundstufen die, die machen so einen Bogen, und das find ich auch immer schwierig, das heißt, diese Stufen sind nicht gerade und das heißt, du hast keine gerade Fläche um aufzusetzen, du sagst, wenn du jetzt so mobil bist, dass du sagst du hupfst hinunter, oder du ziehst dich rauf, du wirst es nicht schaffen, weil die Stufen zu wenig Fläche bieten.“	ST3.2: Stufen mit baulichen Besonderheiten (rund geschwungene Stufen) ST3.3: Stufen mit baulichen Besonderheiten (mit zu geringer Auftrittsfläche für Rollstühle)	
1552 - 1557	Zu kleine Auftrittsfläche bei Stufen I: „Genau! Also für mi is es wahrscheinlich des grad ganz wichtig, äh, wenn i eine Stufe, äh, wenn i mehrere Stufen runter fahr, was i relativ oft mach, weil runter is es wesentlich einfacher, als rauf. Aber fahr mal, wenn i runter fahr, dann kipp i mi komplett zurück und steh quasi mit den Hinterrädern auf der Stufe, wann die	ST3.3: Stufen mit baulichen Besonderheiten (mit zu geringer Auftrittsfläche für Rollstühle)	

	Stufe dann nit a gewisse cm Breite haben dann schauts schlecht aus! Dann kann i hinunter wollen, geht net!“		
1567 - 1575	Gebogener Handlauf I: „Hm was, na, was mir, was mir was bringen würde, wär einfach zu wissen: ist es eine gerad anzufahrende Stufe oder ist es wie wir jetzt gesagt haben eine Stufe, die einen Bogen hat, die rund macht da, oder ist es eine Stufe, die auf einer Seite schmaler wird, also einfach diese Kleinigkeiten reichen dann schon; und vor allem wenn i wissat: is es eine Stufe mit Geländer, wo das Geländer gerade nach vorne verläuft, des heißt ich kann mi grad aufziehen, i kann mi grad abi lassen, oder is es ein Geländer, das so einen Bogen macht, weil da verlier i wieder die Kraft. I verlier damit quasi die Hebelwirkung. Des muss gar nit in cm abgefasst sein, sondern es reicht solche Sachen wie die Höhen, oder eben gerade Strecken einfach zu beschreiben. Weil darunter kann man sich was vorstellen.“	ST3.4: Stufen mit baulichen Besonderheiten (mit geschwungenem Handlauf)	Höhen und Strecken beschreiben
1578 - 1581	Zu schmale Stufen M: „Na ja, aber i glaub ja, dass was, ah, sie sagen, ist schon wichtig, wie Breite von den Stufen, soweit jemand wirklich an ein...“ I: „Ja!“ M: „(...) ah, runterkippt.“	ST3.3: Stufen mit baulichen Besonderheiten (mit zu geringer Auftrittfläche für Rollstühle)	

1604 - 1606	Handlauf nicht vorhanden V: „Also ich würds steil, wahrscheinlich mit den Armen allein, also wenn der Handlauf gut is, dann würd ich das schon (...)“	ST3.1: Stufen mit baulichen Besonderheiten (ohne Handlauf)	
1614 - 1618	Kaputte Handläufe I: „Weil mir is es schon auch mal passiert, ich wollte den Handlauf nutzen und dieser Handlauf war einfach net mehr wirklich fest. I mein da kann die Website jetzt nichts daran ändern, is mir schon klar, aber dadurch dass mir des schon öfters mal passiert is, dass i dann des Gefühl hatte: ok, auf den Handlauf kann ich mich nicht verlassen, hab i dann die Mechanik umgestellt und hab gsagt: ok, ohne Handlauf muss es ah irgendwie funktionieren.“	ST3.4: Stufen mit baulichen Besonderheiten (mit kaputtem Handlauf)	
FG 1 Zeile	Barriere Baustelle (B)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
209 - 212	Fehlende Information seitens der Verkehrsbetriebe in Bezug auf Baustellen L: “Also ich seh schon, dass die Wiener Linien da sehr viel, äh, ändern und, und oft ihren typischen Wiener Linien Style einbauen und nicht sehr gut hosten. Aber irgendwie habe ich noch keine Systematik erkennen können, welche Stationen umgebaut werden und welche, ja aus welchen Grund auch immer“	B: Baustellen I1.2: Fehlende Information zu Baustellen I1.2.1: Fehlende Information zu Baustellen der Verkehrsbetriebe	

515 - 519	Baustellen V: „Na Baustellen sind z.B. sehr interessant weil, ä, ahm, also ich bin schon öfters in Sackgassen gelandet und dann darf ich die ganze Baustelle umfahren, bis ich dann wieder irgendwo über einen barrierefreien Weg, ähm ,ich kann zur Not über eine Stiege gehen, wenn ich jemanden bitten kann meinen Rollstuhl zu tragen, aber ich hab nicht immer Lust drauf.“	B: Baustellen B1: Sackgassen bei Baustellen B1.1: Umwege durch Sackgassen bei Baustellen	
524 - 528	Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen I: „Also gerade bei Baustellen ist es halt vielfach so, dass, hast halt, fährst ganz normale Wege dann, und dann kommt das Baustellenschild was dann anzeigt, dass die Fußgänger jetzt die Seite wechseln sollen (...)“ V: „Genau, auf einmal, äh...“ I: „(...) dann is aber für di als Rollstuhlfahrer, in der Sekunde, in dem Moment, in dem du eigentlich wechseln solltest, ka Möglichkeit, weil da ka Abschrägung beim Gehsteig is, weil ka, keine Rampe gelegt wurde für dich, oder wie auch immer. Und es dauert dann auch manchmal extrem lang, bis du a nur irgendwie no die Möglichkeit hast auf den Gehsteig hinaufzufahren, wenn, weil, a, wenn die Baustelle schon vorbei is (...)“	B: Baustellen B2: Fehlende barrierefreie Ausweichmöglichkeiten bei Baustellen Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen	
526 -	Fehlende Gehsteigabschrägung nach	B: Baustellen	

537	Baustellen I: „Und es dauert dann auch manchmal extrem lang, bis du a nur irgendwie no die Möglichkeit hast auf den Gehsteig hinaufzufahren, wenn, weil a wenn die Baustelle schon vorbei is, kommst du ja nit aus dem Stand, wenn du jetzt a mal wenig Platz is, um deinen Rollstuhl zu positionieren, kannst ihn ja manchmal sogar nicht amal auf kippen, weil da einfach, weil da einfach der Platz jetzt fehlt und da is es mir z.B. schon mehrmals passiert, dass i gezwungen war auf einer vielbefahrenen Straße, also, obwohl mir der Verkehr entgegenkam, praktisch dem Verkehr entgegen zufahren, weil ich einfach nicht mehr auf den Gehsteig hinaufgekommen bin, weil einfach aufgrund von, also es kommt halt ein Auto entgegen und ich hab einfach keine Zeit mi da so protzig auf die Fahrbahn zu stellen und da zu warten und, äh, mi aufzukippen und raufzufahren, hab i einige Meter, einige hundert Meter quasi auf einer befahrenen Straße fahren müssen.“	B2: Fehlende barrierefreie Ausweichmöglichkeit bei Baustelle G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen G3: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung G3.1: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Sturzgefahr) G3.2: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Unfallrisiko auf dicht befahrener Straße) X3: Gefährliche Umwege	
FG 1 Zeile	Barriere Umweg (UW)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
1628 - 1635	Fehlende Infos in Bezug auf Lifte V: „Ja, ich fang mit den Bildern nicht so viel an, was mir da noch ein mal einfällt, eben mehr Info, also a Online,	UW: Umweg I2.1: Unklare Informationen	

	also z.B. wie das mit den Liften ist. Also es war dann so, dass is Richtung Karlsplatz, zur U2, und ich wollte eigentlich zurück in die andere Richtung. Ich bin dann vom Museumsquartier wieder direkt in den Lift und am Karlsplatz kurz gestrandet, war noch Baustell, weil ich einfach da jetzt nicht suchen wollte, ok und wo ist jetzt der Lift in die andere Richtung, ja und das kann man auch online nicht wirklich auschecken, wo genau ist der Liftausgang. Es steht eben nur Lift vorhanden oder nicht, aber meistens sinds auch versteckt, die Umwege gehören immer uns!“	zu Liften I1.3: Fehlende Informationen auf Internetseiten	
1042 - 1046	Umwege L: „ (...) das würd ich schaffen, dafür müsste ich keinen Umweg machen, ähm, aber nicht, ähm, wenn ich jetzt in die Mitte müsste, also ich weiß, das ist zwischen Hernalser Hauptstraße und Ottakringer Straße, dann würd ich sehr wohl dann wahrscheinlich da so einen Umweg machen, mit dem Neuner, und die Ottakringerstraße und dann bergab hinunterfahren, anstatt von der Hernalser Hauptstraße dann herauf.“	UW: Umwege S1.1: Umwege aufgrund der Steigung	
526 - 537	Fehlende Gehsteigabschrägung nach Baustellen I: „Und es dauert dann auch manchmal extrem lang, bis du a nur irgendwie no die Möglichkeit hast auf den Gehsteig	UW2: Gefährliche Umwege G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen G3: Gefährliche Situation	Gefährliche „Umwege“

	hinaufzufahren, wenn, weil a wenn die Baustelle schon vorbei is, kommst du ja nit aus dem Stand, wenn du jetzt a mal wenig Platz is, um deinen Rollstuhl zu positionieren, kannst ihn ja manchmal sogar nicht amal auf kippen, weil da einfach, weil da einfach der Platz jetzt fehlt und da is es mir z.B. schon mehrmals passiert, dass i gezwungen war auf einer vielbefahrenen Straße, also, obwohl mir der Verkehr entgegenkam, praktisch dem Verkehr entgegen zufahren, weil ich einfach nicht mehr auf den Gehsteig hinaufgekommen bin, weil einfach aufgrund von, also es kommt halt ein Auto entgegen und ich hab einfach keine Zeit mi da so protzig auf die Fahrbahn zu stellen und da zu warten und, äh, mi aufzukippen und raufzufahren, hab i einige Meter, einige hundert Meter quasi auf einer befahrenen Straße fahren müssen.“	durch fehlende Gehsteigabschrägung G3.1: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Sturzgefahr) G3.2: Gefährliche Situation durch fehlende Gehsteigabschrägung (Unfallrisiko auf dicht befahrener Straße)	
1122	Gefährlicher Umweg X: „Es is a gefährlich auf der Straße fahren.“	UW2.1: Gefährliche Umwege aufgrund der Verkehrssituation X: Gefährliche Verkehrssituation	
1139 - 1141	Gefährliche Umwege C: „Ja, es is manchmal wirklich gefährlich, aber was bleibt einem denn anderes übrig, wenn i wirklich hin	UW2.1.1: Gefährliche Umwege aufgrund fehlender, anderer Möglichkeiten und zu hohem Verkehrsaufkommen	

	muss, dann bleibt einem eh nichts anderes übrig, dann muss ich halt auf der Straßen dort hin fahren.“	X: Gefährliche Verkehrssituation	
Fokusgruppe 2			
FG 2 Zeile	Barrieren in Bezug auf Untergründe	Qualitäten der Barrieren, Kodierung	Zusatz- informationen
33 - 37	Kopfsteinpflaster M: „Negativ ist mir aufgefallen, was ich immer weiß, ich fahr über das Kopfsteinpflaster vor der U-Bahnstation Pilgramgasse, (...)“	U1.2: Kopfsteinpflaster	
95 - 97	Barrieren/Witterung C: „Is noch blöder, wennst du irgendwo im Winter bei minus - was weiß ich - unter null Grad - irgendwo stecken bleibst und wieder ganz nach Hause gehen musst, also oder so, (...)“	U1.5.: Verschneiter Untergrund	
179 - 185	Zu hohe Abschrägungen bei Querungen (Witterung) W: „Die meisten Querungen in der Gehlinie sind, ah, ja sind sozusagen abgeschrägt, vielleicht hoid nit ganz exakt, jetzt denk ich mir im Winter, es gibt ein paar Nebenstraßen wo die Abschrägung genau in der Kreuzungsmitte is und in zwa Monat wenn wo a Schnee liegt, können wir diese ganzen Kreuzungen wahrscheinlich überhaupt nicht nutzen und ich denk mir, ja sozusagen nicht	U1.5.: Verschneiter Untergrund	

	nur jetzt, sondern ich denk ja natürlich übers ganze Jahr, also sozusagen das ist ein Punkt der net unwichtig is.“		
188 - 191	Schneeräumung W: „Oba wenn wo a Schneehaufen liegt der zwei Wochen später zugeeist ist und dann liegt der bis Ostern, drei Monate lang, und eine Kreuzung is drei Monate, vier Monate nicht benutzbar, des is schon a Problem, des is a riesen Problem.“	U1.5.: Verschneiter Untergrund	
203 - 205	Pflastersteine D: „A wo man hinein a geht zum Hohen Markt hinterm Burgtheater, wo diese Pflastersteine alle sind, die Pflastersteine sind schon schlimm genug,“	U1.2.: Kopfsteinpflaster	
443 - 449	Untergrund/Belag W: „(...) wenn ich dann nur auf der Asphaltfläche stehen kann, ich kann, wenn Kindergeburtstag ist, alle sind in der Wiese und zur Wiese hin is oanfoch a Betonsockel: 10 cm. I komm irgendwo zu den anderen Spielgeräten nicht hin, weil die mit Rindenmulch, da könnt ma sogar mit Elektrorollstuhl gut drüber fahren, aber wenn da ein schöner Holzbalken rund herum ist, der so halb eingegraben ist, aber auch zu hoch is, das is in den Köpfen vieler nicht drinnen, da muss nicht das Kind behindert sein, sondern als Elternteil.“	U1.7: Wiese U4: Bauliche Hindernisse im Untergrund U4.1: Bauliche Hindernisse im Untergrund (Begrenzungsreihe zwischen festem und losem Untergrund) Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.4: Fehlende barrierefreie Zugänge in öffentliche Parkanlagen ST2: Stufen zu öffentlichen	Schönwiese Ausgrenzung durch Barriere, partizipative Barriere

		Plätzen	
467 - 471	Zugänge zu öffentlichen Anlagen – Stufe/Untergrund W: „Aber wenn ich das umdreh und dann plötzlich sind viele Bereiche und das ist jetzt, ob das irgend a Freizeitanlage ist im Wienerwald, ah, Donauinsel und, und, und. Da gibt's so viele Anlagen und ich komm dort von dem asphaltierten Weg überhaupt nicht hin. Abgesehen von dem, dass dann dort Schiffsanlegestellen ins Haus hinein usw., egal.“	U4: Bauliche Hindernisse im Untergrund U4.1: Bauliche Hindernisse im Untergrund (Begrenzungsreihe zwischen festem und losem Untergrund)	
574 - 577	Grober Untergrund A: „Da C. muss immer glatten Asphalt haben, weil wenn da Ruppel-wege sind, dann hat er ziemliche Schmerzen, das hat man; das ist für uns am meisten das Problem, weil was ich nie verstehe, warum die Gehwege machen, Asphalt grade, dann wieder Kopfplaster (...)“	U1: Holpriger Untergrund U1.2.: Kopfsteinpflaster	Schmerzen!
678 - 680	Bodenbelag W: „Das nehme ich vielleicht in Wien nicht so schlimm ist, aber am Land in den anderen Landeshauptstädten, das Pflaster!	U1.2.: Kopfsteinpflaster	
689 - 695	Bodenbelag W: „Jetzt, ich weiß, meine Frau, kurze Strecken: ja, aber wenn das länger ist und wir müssen da einen Straßenzug rauf gehen und auf einer Seite hab ich praktisch mehrere Straßenzüge, das ist	U1: Holpriger Untergrund S1: Lange Steigungen	

	auch irrsinnig anstrengend dann den Elektrorollstuhl zu steuern, weil es haut einem ständig den Joystick dann aus der Hand und wenn es im Winter is und man muss dann mit klammen Finger den länger halten, des is extrem mühsam, aufwendig, tut weh, is unangenehm, ja, des is find ich, diese Qualität der Strecke is sehr, sehr.“		
833 - 838	Untergrund E: „So, auf dem nächsten Foto, da sieht ma auch so ein bisschen diesen geriffelten Asphalt, der so aufgeraut is, damits nit so, wenns regnet, wenns nass is. Is das eine Oberfläche, die für sie beide auch problematisch ist? Weil sie gesagt haben: möglichst wenig Erschütterung, möglichst glatter Asphalt!“ A: „Also das würde eine kurze Strecke gehen, aber lange Strecken eher nicht.“	U1: Holpriger Untergrund U1.3: Gerippter Untergrund	
860 - 861	Steigung u. Untergrund C: „Ja, eh das was wir gesagt haben. Steigung und Untergrund! Was is das für ein Untergrund auf der Straße, ja und dann (...)“	U: Untergrund	
870 - 872	Untergrund/ Kopfstein-pflaster C: „Weil das Bild, das ich hab, das is halt das Kopfsteinpflaster, was wir vorher auch schon beredet haben, ah, des is halt gerade für mich, weil ich halt	U1.2.: Kopfsteinpflaster	Schmerzen

	Nervenschmerzen hab, ah besonders (...)"		
893 - 897	Untergrund Ho: „Also ich hab noch eine Frage, weil des, äh, die Aussagen über den Untergrund sind wichtig für mich, auch (Störgeräusch) (...) war, eigentlich z.B. gibts ganz viele Stellen mit diesem Kleinsteinpflaster, wie auch immer sie so aussehen, weil es gibt kaum eine Strecke, die nur Rollstein, oder nur Katzenkopfpflaster, oder so is.“	U1.2.5: Kleinsteinpflaster U1.2.6: Rollsteinpflaster U1.2.7: Katzenkopfpflaster	Kleinsteinpflaster , Rollstein oder nur Katzenkopfpflaster recherchieren!!!
932 - 937	Belag M: „Also i weiß es bei der Mariahilfersraße, bei jeder Hauseinfahrt ein Kopfsteinpflaster is, damit die Auto, ah, merken, dass´ wo drüber fahren. Aber es is als Rollstuhlfahrer äußerst öd, wenn ma über einen schönen Gehsteig fährt und dann musst du drl, drl drl-überfahren, und dann wieder nicht, und dann schon wieder, wieder nicht, schon wieder. Äußerst unangenehm!“	U1.2.: Kopfsteinpflaster	
960 - 962	Belag/Klein-steinpflaster W: „(...) wenn dann gleichzeitig auch andere Bedingungen dazu kommen, dass des dort dann Kleinsteinpflaster auch noch is, dann such ich aus und sag ich: he da fahr ich nicht mehr.“	U1.2.5: Kleinsteinpflaster	
964 - 968	Belag/ Kopfstein-pflaster W: „(...) wenn das jetzt, ah,	U1.2.: Kopfsteinpflaster U1.2.5: Kleinsteinpflaster	

	Kleinsteinpflaster is, is des einfach schlecht berollbar, wenn des jetzt Kopfsteinpflaster is, dann is des praktisch, praktisch für viele nicht mehr berollbar und nicht mehr erschütterungs-arm, und nicht mehr gut steuerbar, und da ist schon ein riesen Qualitätsunterschied, ja!“		
970 - 974	Gefahren-Quelle Belag D: „Man muss aufpassen mit dem normalen Rollstuhl mit den kleinen Rädern, dass man net wirklich mit an Schwung, so wie in der Neubaugasse wo man wirklich so viel Schwung hat, bei jeder Ausfahrt abbremsen, vorsichtig rüber rollen, abbremsen vorsichtig rüber rollen, weil sonst kann man hängenbleiben und raus schießen.“	U1.2.: Kopfsteinpflaster U1.2.8: Unfallgefahr aufgrund des Kopfsteinpflasters	FG 1 Vergleichen
999 - 1002	Belag K: „Mir is aufgefallen, nicht bei ihrem Rollstuhl aber bei einem Elektrorollstuhl, wenn ein Gehsteig absteht, also schräg is und du hast a Kurve, dann rutscht da so ein Rollstuhl durch sein Gewicht einfach raus. Ja! Hat keinen Gri, is nicht griffig. Wenns z.B. regnet oder es gibt diesen Straßenfilm, ja, diesen Schluzigen,...“	U2: Glatter Untergrund U2.3: Nasser Untergrund U2.4: Glitschiger Untergrund	
1017 - 1019	Untergrund/ Witterung W: „Ja außer es is wirklich Schneematsch und der des Eis nicht löst, weil die neuen Taumittel lösen es ja nicht, sondern die machen wirklich	U1.5.: Verschneiter Untergrund U1.5.1: Schneematsch	Schneematsch mit Taumittel?

	ein Kugellager draus und es ist viel rutschiger.“		
1057 - 1061	Bodenbelag M: „Ich als Spastiker, ich als Spastiker weiß genau, äh, ich kann entweder mit Vollgas über den Elektro (...) drüber knallen, mit Vollgas, aber, also mit 10km/h, oder ich muss im Schneckentempo fahren, damit i jeden Buckel extra überfahre. Und des is nit unmühsam, wenn jemand daneben geht, weil des is eine Belastung, und des andere is einfach mühsam langsam.“	U1: Holpriger Untergrund K1: Fehlende Fähigkeiten	
1076 - 1078	Untergrund M: „Na! Ich (...) ja, mit diesen neuen Rollskootern werden bei diesen Kopfsteinpflastern auch keine so große Freude haben, glaub ich! Genauso wie bei Schotter und so, aber die Kriterien könnte(...)“	U1: Holpriger Untergrund U1.2.: Kopfsteinpflaster U1.8: Schotter	
1205 - 1208	Bodenbelag M: „Na, weil i mach sowieso alles virtuell, i bleib eben immer zu Hause, weil dann brauch i des eh sowieso bald nimma. Da is dann da Kopfstein (...)“ D: „(...) Pflaster wurscht!“	U1.2.: Kopfsteinpflaster	Flucht in den virtuellen Raum! Deprivierendes Verhalten durch Barrieren
1218 - 1224	Belag D: „I hab des ausgesucht, wo auf beiden Seiten a Baustelle is, wo ma da a wieder die Kopfsteinpflaster haben, aber mit einem nicht so, weil das wahrscheinlich aufgeschüttet wird.“	U1.2.: Kopfsteinpflaster B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle B5.1: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen	

	Aber momentan muss man da wahrscheinlich runter, da rauf, da geht's wieder runter, da wird's eng, da is, i was nit, ob des ein Kopfsteinpflaster is, oder nur a Große, weil wie Beton schaut's mir net aus, und auf der anderen Seite auch. Also wenn ich da, da etwas zu tun hätte, wäre ich aufgeschmissen! Sogar ich als geländiger Rollstuhlfahrer!“	(Engstellen) ST: Stufe	
1226 - 1228	Untergrund (Löcher und Kieselstein) D: „Da geht's a rauf und runter, da is überhaupt a Loch, da kommt man in an Kieselstein, nein, also da geht's a net.“	U5: Löcher im Untergrund U1.8: Schotter	
1230 - 1232	Untergrund D: „Und wobei i mir denk, warum da wieder a Kopfsteinpflaster sein muas, na, dass die Autos besser bremsen, oder warum? Wenn ma da ein bisschen ausweichen müsste net, (...) man auf Kopfsteinpflastern.“	U1.2.: Kopfsteinpflaster G1: Gehsteigkante	
1232 - 1235	Kopfsteinpflaster D: „Weiß net, i maan man hat genug Platz da zum überqueren, aber warum des sein muss? Da die Kanten! Kopfsteinpflaster, warum des? Na, net mit Beton abknickst, sein muss, keine Ahnung, na! Aber jedenfalls, des wär für mich ein Hindernis!“	U1.2.: Kopfsteinpflaster	Kante
FG 2 Zeile	Barrieren in Bezug auf Lifte (L)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
45 - 48	Kaputte Lifte	L1: Nicht funktionstüchtiger	

	C: „(...) das unter Umständen der Lift nicht geht, also das passiert mir oft genug, dass ich zu Hause weg fahre und in der U-Bahn, wo ich weg fahr is das so, dass es mir ab und zu passiert, dass der Lift nicht geht und (...)“	Lift L1.1: Nicht funktionstüchtiger Lift (U-Bahn) I1.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Lifte	
50 - 53	Fehlende Information zu kaputten Liften C: „(...) ich weiß dann nicht, wurde oder wird der jetzt repariert, oder nicht repariert, wie lange dauert des, und so hab ich halt überhaupt keine Informationen, das is halt unvorhergesehen auch, und das is natürlich grade blöd (...)“	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift L2.2.: Fehlende Information zur Funktionsfähigkeit des Liftes I1.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Lifte	
66 - 69	Aufzüge A: „Passiert mir meistens mit dem Aufzug, dass wir nicht in den Aufzug rein passen, dass die zu eng sind.“	L3.1: Zu enge Lifte	
66 - 69	Aufzüge A: „Ja wir haben einen Aufzug, oder Lift, die plötzlich nicht funktionieren“	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift	
600 - 601	Aufzüge A: „Ja, und Aufzüge, wenns keine, nicht reinpassen mit den Rädern, oder was, da müss ma auch.“	L3: Zu kleine Lifte	
623 - 626	Fehlende Informationen/Lifte R: „Ja, des is schon von Vorteil, weil das war ein wichtiger Punkt, dass man nicht weiß, welcher Lift, das hat der	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift L2.2.: Fehlende Information zur Funktionsfähigkeit des	

	Ch. glaub ich gesagt, wenn der Lift jetzt kaputt ist und wenn der nicht, also wenn des, da muss ma halt jetzt au ein I-Phone haben, ja, ich hab halt noch keins, aber es wird wohl werden.“	Liftes	
282 - 285	Umwege/Lifte W: „(...) noch die Umwege fahren muss und des is jetzt egal, wenn i mir jetzt den neuen Flughafen anschau und man muss von ganz hinten nach ganz vorn, 2 km gehen und, und, und bis ich dort den Lift, diese, diese, diese.“	L4: Keine Lifte vorhanden UW: Umwege	
FG 2 Zeile	Barrieren in Bezug auf Querungsmöglichkeiten (Q)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
57 - 60	Querungsmöglichkeiten C: „(...) das is a bestimmtes Stück, das is irrsinnig blöd, dass man da von der einen Seite der Mariahilferstraße zur anderen kommen muß und das kann (...), da muß man ziemlich weit fahren, dass man da zur anderen Seite, ah, zur U- Bahnstation kommt, naja.“	Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.3: Weite Umwege durch fehlende Querungsmöglichkeiten UW: Umwege	
537 - 542	Keine Information bzgl. Querungsmöglichkeiten bei Baustellen W: „Und wenn ich dann eine Straße, und das ist das wesentliche, wenn ich jetzt weiß z.B. Fasangasse, dort wo diese Baustelle ist, die ich nicht gehen könnte, und man weiß das rechtzeitig und quert einfach auf die andere Seite, und dort kann man die ganze Fasangasse rauf durchgehen, bis man	Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen I1.2.2: Fehlende Information zu Baustellen in Bezug auf Querungsmöglichkeiten B: Baustellen B3: Fehlende Informationen bei Baustellen I1.2: Fehlende Information	

	zur richtigen Quergasse kommt, ja, das hilft schon. Aber sozusagen die klare und eindeutige Information (...)“	zu Baustellen	
1425 - 1431	Querungsmöglichkeiten W: „Des is wirklich zum Überqueren ein riesen, wenn, was man da nicht sieht, wenn da vielleicht Straßenbahnschienen auch noch drauf sind, kann das sein, dass man in der grünen Phase sowie so nicht, aber in der Querungszeit so eine Kreuzung überhaupt nicht benützen kann. Do is auch entscheidend die Triesterstraße: geht so weit rauf, ja, wenn man da an andern Weg sucht, dann is ma viel, viel weiter weg von dem Punkt wo man hin will, ja, weil sozusagen die nächste Möglichkeit sehr weit oben is.“	Q2: Kurze Querungszeit Q2.1: Kurze Querungszeit durch zu kurze Grünphasen Q2.2: Kurze Querungszeit durch zusätzliche Hindernisse (Straßenbahnschienen) UW: Umweg	Querungszeit ist die Zeit während dem kein Verkehr ist, in den Ampelphasen sozusagen
1438 - 1440	Straßenbahn-schienen/ Querungsmöglichkeiten W: „Oiso des is a Vielzahl an Informationen und Gott sei Dank is da keine Straßenbahn, weil eine Straßenbahnschiene queren mit einem Rollstuhl, brauch ich viel, viel länger.“	Q2.2: Kurze Querungszeit durch zusätzliche Hindernisse (Straßenbahnschienen)	
FG 2 Zeile	Barriere Stufen (ST)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz-informationen
66 - 69	Stufen A: „(...) oder irgendwelche Stufen plötzlich, sagen sie.“	ST: Stufe	
82 - 84	Falsche Infos/ Stufen C: „Das, des kenn ich schon oft genuch,	ST: Stufe ST1: Stufen zu	

	ruft man irgendwo an und die sogn: jo is überhaupt kein Problem, sie kommen bei uns rein, und dann komme ich dort hin und plötzlich sind dort zwei riesen Stufen.“	halböffentlichen Lokalitäten (Geschäfte ,...) I3: Falsche Informationen I3.3: Falsche Informationen in Bezug auf Barrierefreiheit	
84 - 85	Stufen C: „Und des is halt grad bei mir blöd, auch wenn ich grad drei Stufen überwinden muss“	ST: Stufe	
85 - 88	Stufen/schwerer Rollstuhl C: „Weil der Rollstuhl, den ich hab, der is ziemlich schwer, der hat halt 60 Kilo und ich selber auch noch mal 60 Kilo und so was zu heben, über drei oder vier Stufen, is nicht so leicht (...)“	ST: Stufe ST4: Stufen als Barriere in Abhängigkeit zum Gewicht der RollstuhlfahrerInnen	
159 - 160	Stufen W: „(...) dass die im Lokal sagen: okay zwei Stufen; und dann hab ich aber sozusagen für ein, zwei, wenns gut geht vielleicht sogar drei Stufen, kann ich mir helfen, was am Land sehr wichtig ist.“	ST: Stufe ST4: Stufen als Barriere in Abhängigkeit zum Gewicht der RollstuhlfahrerInnen	Welche Möglichkeiten sind fördernd? Warum ist es ein Problem für die Anderen und keins ...
269 - 271	Stufen M: „Mit, a, a, des gonze Eck is auch eingeebnet worden, wo diese zwoa Stufen waren und, ah, donn kummt ma mit diesem Hebelift, mit dieser Plattform, mit dieser Dings da rauf, und es geht perfekt.“	ST: Stufe	
307 - 310	Stufen C: „Es is oba relativ, weil beim	ST: Stufe	

	nächsten Heisl a Ausgang, wo man reingeht, sind dann wieder drei Stufen, wo ma nit drüber kommt und deshalb is halt doch schwierig“		
451 - 453	Zugänge öffentliche Gebäude – Stufen W: „Is halt Elternvereinssitzung, oder so, aber man kommt zu den diversesten Veranstaltungen und wü natürlich, ah, muss rauf, in die Klasse zu anderen Dingen, in den Turnsaal, wo auch immer hin. Ja, und da geht’s nicht (...)“	ST5: Stufen in öffentliche Gebäude Z1.2: Fehlende barrierefreie Zugänge in Schulen	
597 - 600	Stufen A: „Stufen. Stufen können wir keine einzige – also vom Gehsteig, wenns ungefähr so groß ist, dann schaff ich das noch, wenn ich die Stützräder runter mach - muss ich alleine machen, oder so, oder jemand hilft, aber nicht mal eine Stufe geht bei uns.“	ST: Stufe	Ab wann ist es eine Stufe?? Ö-Norm?
880 - 881	Stufen C: „Situation das eben vier Stufen sind, und das wär halt für mich überhaupt halt nicht machbar.“	ST: Stufe	Gewicht Schmerzen
1161 - 1163	Fahrradwegeinbahnen mit Stufe W: „Des Entscheidende sind die Knotenpunkte beim Radweg weil wenn ich jetzt bei einer Kreuzung auf den Radweg komm, von dort aber praktisch die ganze Zeit nie mehr wieder sozusagen stufenlos wo anders hin, dann hab i a Problem, ja!	ST6: Stufen zur Begrenzung von Radwegen F3: Fahrradweg ohne barrierefreie Verbindung zu den Gehwegen	

1210 -	Stufen	ST: Stufe	
1211	M: „(...) Pflaster wurscht, da is dann jede Stufen wurscht, in ganz Wien und nirgends mehr zählts, und des is super (...)“		
1218 -	Belag	ST: Stufe	
1224	D: „I hab des ausgesucht, wo auf beiden Seiten a Baustelle is, wo ma da a wieder die Kopfsteinpflaster haben, aber mit einem nicht so, weil das wahrscheinlich aufgeschüttet wird. Aber momentan muss man da wahrscheinlich runter, da rauf, da geht's wieder runter, da wird's eng, da is, i was nit, ob des ein Kopfsteinpflaster is, oder nur a Große, weil wie Beton schaut's mir net aus, und auf der anderen Seite auch. Also wenn ich da, da etwas zu tun hätte, wäre ich aufgeschmissen! Sogar ich als geländiger Rollstuhlfahrer!“	U1.2.: Kopfsteinpflaster B4: beide Straßenseiten betreffende Baustelle B5.1: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen (Engstellen)	
FG 2	Barriere Baustellen (B)	Qualitäten der Barrieren	Zusatz-
Zeile		Kodierung	informationen
162 -	Gehsteigkanten bei Baustellen	B: Baustellen	
163	W: „Was fehlt dort natürlich, damit man vom Gehsteig runter kommt auf die Straße, ist auf der einen Seite eine 7 cm Stufe, auf der anderen auch.“	G1: Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen	
537 -	Keine Information bzgl.	B: Baustellen	
542	Querungsmöglichkeiten bei Baustellen	B3: Fehlende Informationen bei Baustellen	
	W: „Und wenn ich dann eine Straße,	I1.2: Fehlende Information	

	und das ist das wesentliche, wenn ich jetzt weiß z.B. Fasangasse, dort wo diese Baustelle ist, die ich nicht gehen könnte, und man weiß das rechtzeitig und quert einfach auf die andere Seite, und dort kann man die ganze Fasangasse rauf durchgehen, bis man zur richtigen Quergasse kommt, ja, das hilft schon. Aber sozusagen die klare und eindeutige Information (...)“	zu Baustellen Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen I1.2.2: Fehlende Information zu Baustellen in Bezug auf Querungsmöglichkeiten	
1224	Baustelle D: „Aber des is a doppelte Baustelle.“	B: Baustellen B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle	
1218 - 1224	Belag D: „I hab des ausgesucht, wo auf beiden Seiten a Baustelle is, wo ma da a wieder die Kopfsteinpflaster haben, aber mit einem nicht so, weil das wahrscheinlich aufgeschüttet wird. Aber momentan muss man da wahrscheinlich runter, da rauf, da geht's wieder runter, da wird's eng, da is, i was nit, ob des ein Kopfsteinpflaster is, oder nur a Große, weil wie Beton schaut's mir net aus, und auf der anderen Seite auch. Also wenn ich da, da etwas zu tun hätte, wäre ich aufgeschmissen! Sogar ich als geländiger Rollstuhlfahrer!“	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle B5.1: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen (Engstellen) U1.2.: Kopfsteinpflaster ST: Stufe	
1224 - 1226	Baustellen/Schienen D: „Ma, do, da san Schienen, da draußen, da san Schienen, also da geht gar nix und des da, da is nur eingesperrt	B: Baustellen	

	weil da, da auch, ahm, betoniert worden is!“		
1228 - 1230	Baustelle D: „Von da hinten is a Stei, ah, Sandhaufen. Woas i net ob man da vorbei kommt? Na auf jeden Fall beidseitig eine Baustelle, is ein bissal zu vühl des Guten!“	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle B5: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen	
1243 - 1248	Beidseitige Baustelle D: „Ahm, zu mindestens, dass eine Seite befahrbar wäre. Das nicht beidseitig eine Baustelle is! Wenn die Information is: beidseitig eine Baustelle, schwer zugänglich für Fahrende, was woas ich, auch Kinderwägen nehme ich an, die plagen sich, net, ahh, i was net für Rollstuhlfahrer oder gehbehinderte Personen schwer zu fah. Beidseitig Baustelle! Dann würde ich dort nicht mehr fahren. Alleine zu mindestens!“	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle B6: Bewältigbare Baustelle nur mit Begleitperson I1.2: Fehlende Information zu Baustellen	
1249 - 1254	Baustellen W: „Also es gibt ja z.B. Baustellen, an denen gearbeitet wird und wo alle halben Stund a Weg umgelegt wird, und, und, und dort kann ich dann, wenn dort gebaut wird nicht, die Seite nicht nutzen. Und jetzt gibt es Baustellen die nu, die begehbar, befahrbar, berollbar sind, die auch Umleitungen haben, und andere die anfach in einer bestimmten Zeit überhaupt nicht benützbar sind, oder die gar nicht hergerichtet sind	B: Baustellen B7: Sich temporär verändernde Baustellen	

	weil, ja!“		
1256 - 1259	Nicht abgeschrägte Kanten bei Baustellen D: „Wann i jetzt da lang, a Baustelle jetzt da eben, ah, bei uns zweit, sowohl Kanugasse/Zieglergasse, als auch Westbahnstraße/Zieglergasse, des war für mi a Hindernislauf, also na wirklich schwer! Raufkippen, runterkippen, rauf kippen, runter kippen, rauf, also de is schwer zum überqueren, die Ecken.“	B: Baustellen B5: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen	Straßennamen kontrollieren!
1272 - 1276	Hindernisse am Weg bei Baustellen Ho: „Westlich, da is dort ein Gerüst und, ah, die Millimeter vom Gehsteig runter, dass ich knapp vorbei komm und die Gemeinheit is, dass die drei Teiler vom Gerüst unterschiedlich weit. Weil beim Ersten komm i grad vorbei, beim Dritten muss ich so eine runde fahren, wo ich Angst hab, dass ich abstürz, weil die Gehsteigkante so hoch is. Des is mein Weg zur U6!“	B: Baustellen B5: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen	hohe Gehsteigkante
1288 - 1292	Rampen bei Baustellen M: „Die, ah, die Baustellenleita, oder die Baustellenbearbeiter müssen einfach 'Ende der Rampen', oder so was vorsehen, wenn´s schon a Baustellen machen, und wenn du dann gehst, dann müssens halt jemanden vorsehen, der was vielleicht sagt: ja, so is guat, für den is es dann genau guat, für alle anderen kommen vielleicht nit drüber,	B7.1: Sich verändernde Positionierung von Rampen auf Baustellen G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen	Wer ist Verantwortlich bei Baustellen für Rampen? nachfragen

	aber der sagt a Rampenbeauftragt und des passt für den so.		
1310 - 1322	Behörden Baustellen W: „(...) muss die nach Vorschrift genau gemacht werden, weil es gibt für Baustellen genaue Vorschriften in Wien, seit 4,5 Jahren genau, exakt mit allen Details, ja, und des prüft keiner, des wird nur genehmigt, auf des, des wird eingereicht, wird genehmigt, wenn des so nicht gemacht wird, dann ham alle a Problem. Aber des is generell des Problem. So schaut Wien, Wien könnte ganz anders ausschauen im internationalen Status, wenn wir des was wir haben machen würden, ich sag nur da dazu, weil ich Experte bin.“ D: „Es wird so viel gebaut in Wien und die Klanigkeiten werdn nit dazua gnommen, so wie sie sogn.“ W: „Es kontrolliert seit Jahren auch niemand mehr“ D: „Jo, des is vielleicht des Problem.“	B8: Nicht einhalten der barrierefreien Richtlinien auf Baustellen	
1407 - 1412	Baustellen/Hindernisse M: „Ich lass mich immer inspirieren, ja, i woas schon was i do sogen wollt, des is die, dass die, dass die Gerüste, des is, oiso erstens amol is total rollstuhlgerect, oiso konn i mi nit so aufregn, oba ich meine dass die	B: Baustellen B5: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen B5.1: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen (Engstellen) B8: Nicht einhalten der	

	Gerüste, die wissen des ja eh olle, so gebaut werden muas, dass ma mim Rollstuhl noch vorbei kommt. Wenn man Ongst hot, dann is es schon um 10 cm zu schmal, würd i jetzt amol vorsichtig sagen.“	barrierefreien Richtlinien auf Baustellen	
1414	Infos zu Baustellen R: „Hier steht kein Hinweis, oba guat des is wos anderes.“	B3: Fehlende Informationen bei Baustellen	
FG 2 Zeile	Barriere Gehsteigkanten	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
162 - 163	Gehsteigkanten bei Baustellen W: „Was fehlt dort natürlich damit man vom Gehsteig runter kommt auf die Straße, ist auf der einen Seite eine 7 cm Stufe, auf der anderen auch.“	G1: Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen B: Baustellen	
171 - 174	Gehsteig/Stufen W: „Hier, ahm, bei der Kreuzung, was ist das, Schottenfeldgasse, Westbahnstraße, hob i an Skater mit an Longboard gsegn, des normalerweise über diese 2 , 3 cm Stufen gut drüber kommt, weil die aber größer is, is er natürlich dort hängen geblieben.“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G1.1.2: Gehsteigkante mit zu geringer Abschrägung ST: Stufe	Straßennamen?
198 - 201	Zu hohe Gehsteigkante D: „Was mi an Barrieren oft stört is, ma is zwar froh das die Gehsteige abgerundet sind, aber von der Höhe dann so, mit so an hohen Absatz, ich muss kippen und dann noch bergauf	G1.2: Zu hohe Gehsteigkante	

	fahren, dass ich wieder auf der Flächen bin.“		
205 - 208	Gehsteig (zu Hoher Absatz) D: „Dann ist die erste Quergasse mit so an hohem Absatz, man fährt und kann auf einmal, ich kann auf einmal, muss ich umdrehen und das ganze wieder zurückgehen, weil ich komm da nicht runter, auf die andere Seite, das geht, also das is mir einmal passiert“	G1.2: Zu hohe Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G1.2.2: Umwege durch zu hohe Gehsteigkanten	
214 - 215	Gehsteigabsatz D: „Da gibt es eine Straße und so ein hoher Absatz zum runter fahren.“	G1.2: Zu hohe Gehsteigkante	
234 - 236	Gehsteig D: „Weil auf der anderen Seite geht der Gehsteig wieder nicht hinunter, dann müsste man ganz drüben fahren, auf der Verlängerung von der Burggasse also.“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
281 - 282	Gehsteige/Umwege W: „Die Umwege! Ma braucht für alles eh a bissl länger zum rauf und runter fahren, von der Gehsteigkante (...)“	G1: Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung UW: Umwege	
481 - 485	Gehsteig(abschrägung) R: „Aber seltsam sind wirklich diese Verkehrsinseln der Straßenbahnen. Da is ja auch im 2. Bezirk, da wollt ma auch einmal reibungslos hinkommen. Es gibt eben diese Inseln, aber ich glaube jetzt müsst ma die einfach einmal aufnehmen und uns genauer anschauen, weil natürlich man fährt da	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung UW: Umwege Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe	

	einfach nicht mehr hin, wenn man so eine Barriere mal kennt, ja - da macht man Umwege“		
487	Fehlende Abschrägung W: „Es gibt auf die Verkehrsinseln kein, kein rauf fahren.“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.5: Fehlender barrierefreier Zugang zu Haltestellen	barrierefreie Zugänge
1232 - 1235	Gehsteigkanten D: „Weiß net, i maan, man hat genug Platz da zum überqueren, aber warum des sein muss? Da die Kanten! Kopfsteinpflaster, warum des? Na, net mit Beton abknickst, sein muss, keine Ahnung, na. Aber jedenfalls, des wär für mich ein Hindernis!“	G1: Gehsteigkante U1.2.: Kopfsteinpflaster	
1256 - 1259	Nicht abgeschrägte Kanten bei Baustellen D: „Wann i jetzt da lang, a Baustelle jetzt da eben, ah, bei uns zweit, sowohl Kanugasse/Zieglergasse, als auch Westbahnstraße/Zieglergasse, des war für mi a Hindernislauf, also na wirklich schwer! Raufkippen, runterkippen, rauf kippen, runter kippen, rauf, also de is schwer zum überqueren, die Ecken.“	G1: Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen B: Baustellen B5: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen	
1272 - 1276	Hindernisse am Weg bei Baustellen Ho: „Westlich, da is dort ein Gerüst und, ah, die Millimeter vom Gehsteig runter, dass ich knapp vorbei komm und die Gemeinheit is, dass die drei	G1.2: Zu hohe Gehsteigkante G1.2.1: Zu hohe Gehsteigkante (Absturzgefahr)	

	Teiler vom Gerüst unterschiedlich weit. Weil beim Ersten komm i grad vorbei, beim Dritten muss ich so eine runde fahren, wo ich Angst hab, dass ich abstürz, weil die Gehsteigkante so hoch is. Des is mein Weg zur U6!“	B: Baustellen B5: Hindernisse auf der Strecke, bei Baustellen	
1416 - 1420	Gehsteigkanten ohne Abschrägung M: „Jo, und das donn, do drübn die, die, die Kante is, oba i geh davon aus, dass do irgendwann mal ein Ende is von so einer Kante, wo man nicht drüber gehen kann, nicht drüber foahrn kann, ah, da gibt's dann irgendwo dann a Abschrägung, die nimmt man. Muass man definitiv flexibel sein, wenn ma des nit da schuppst, dann is es a guate Gschicht. Es is sau deppat.“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G1.2.2: Umwege durch zu hohe Gehsteigkanten	
1440 - 1442	Gehsteigkante W: „Bei jedem Hindernis, Gehsteigkante, muss ich abbremesen und langsam rauf und runter fahren, mitn mechanischen.“	G1: Gehsteigkante	
1456 - 1467	Gehsteig ohne Abschrägung A: „Ah, ich hab mir diesen Bild ausgesucht, die Dame is unterwegs auf eine Gehsteig mit so eine Rollautor. Ich war selber in so einer Situation gewesen, wie ich den Hauskrankenpflege gemacht habe, ahm, also als Begleitperson, und ich habs bemerkt, die Dame war auch ziemlich stärker gewesen und bei diesem Gehsteig, wie ich das auch merke, gibts	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	

	auch keine Ram, wie sagt man da? H: „Abschrägung, Rampe“ A: „Abschrägung, ja und damals denk ich mir auch, wenn, äh, ich nicht mit ihr gewesen, hätt sie dann diese Weg sehr schwierig alleine bewältigt, also bei diesem Bild seh ich auch eben, dass sie sehr ihren (...),,		
1751 - 1754	Gehsteig-Abschrägung D: „Na, da Gehsteig geht nicht zum, der, der is nicht abgeschrägt, der is so hoch und geht bis an die Spitze, des is genau die Ecke, auf der Spitze wird er dann auf so klein. Aber genau auf der Spitze wenn ma ganz fährt, is so ein Mast. Also ich komm ganz knapp vorbei, mit einem Elektro hat ma ka Chance.“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G1.2: Zu hohe Gehsteigkante	Gehsteig Engstelle
FG 2 Zeile	Barriere Gehweg (GW)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
216 - 217	Hindernisse am Gehsteig D: „Schild is, und ich mich wirklich durch quetschen muss, dass ich dieses kleine Absätzchen derwische“	GW: Gehsteig GW1: Zu schmaler Gehsteig	
635 - 636	Gehsteig bei Ausstiegsstelle Auto Ho: „Die Ein- und Ausstiegsstelle. Die Relation zwischen Autotürkante und Gehsteig.“	GW: Gehsteig	nachlesen Transkript
1342 - 1348	Hindernisse auf dem Gehsteig R: „Ich machs ganz kurz. Ich hab ein kleines, winziges Indiz gefunden. Nämlich, des is auch bei uns passiert,	GW4: Engstelle am Gehsteig GW4.1: Engstelle durch Verkehrsschilder am Gehsteig	

	das wir eine kleine Kurv, also eine Haus wie sagt man da - eine Hausecke haben, ja und die Hausecke is eh schon schlank und da gibt's noch eine Ampel, Ampel, und genau bei dieser Ecke, unübersichtlich, haben sie so a Kastl, so a notwendiges Kastl hingstellt. Genau wie hier, ja. Das hat mich jetzt daran erinnert was natürlich a, a, a, eh schon schwierig ist eine Kurve zu machen und nicht zu wissen was ist auf der anderen Seite.“	GW4.2: Engstelle durch bauliche Maßnahmen am Gehsteig GW4.3: Engstelle durch Gehsteig an Hausecken	
1348 - 1350	Verengung des Gehsteig R: „Und dann kommt noch aber eine Verengung dazu, und, also ob das jetzt richtig positioniert is, oder nicht, ich glaub's nicht (...)“	GW4: Engstelle am Gehsteig	
1365 - 1367	Schmalstelle auf Gehsteig R: „Ja, oba des woas i iatz a nit. Jedenfalls hier scheint es sehr eng zu sein und in unserem Fall is es halt auch so, dass es zu Kollisionen mit Kinderwägen, mit Personen und so was kommen kann.“	GW4: Engstelle am Gehsteig	
1473 - 1478	Schmaler Gehsteig W: „Ja, is zu schmal, i seh!“ A: „Ja, is zu schmal!“ H: „Wo würden sich, wo würden sich in so einem Fall die RollstuhlnutzerInnen bewegen, auf dieser Straße, Gehsteig?“	GW1: Zu schmaler Gehsteig	
1751 - 1754	Engstelle auf Gehsteig D: „Na, da Gehsteig geht nicht zum,	GW4: Engstelle am Gehsteig GW4.2: Engstelle durch	

	der, der is nicht abgeschrägt, der is so hoch und geht bis an die Spitze, des is genau die Ecke, auf der Spitze wird er dann auf so klein. Aber genau auf der Spitze, wenn ma ganz fährt, is so ein Mast. Also ich komm ganz knapp vorbei, mit einem Elektro hat ma ka Chance.“	bauliche Maßnahmen am Gehsteig	
FG 2 Zeile	Barrieren in Bezug auf abgeschrägtes Bankett (A)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
179 - 185	Zu hohe Abschrägungen bei Querungen (Witterung) W: „die meisten Querungen in der Gehlinie sind, ah, ja sind sozusagen abgeschrägt, vielleicht hoid nit ganz exakt, jetzt denk ich mir im Winter, es gibt ein paar Nebenstraßen wo die Abschrägung genau in der Kreuzungsmitte is, und in zwa Monat, wenn wo a Schnee liegt, können wir diese ganzen Kreuzungen wahrscheinlich überhaupt nicht nutzen, und ich denk mir, ja sozusagen nicht nur jetzt, sondern ich denk ja natürlich übers ganze Jahr, also sozusagen das ist ein Punkt, der net unwichtig is.“	A: Abgeschrägtes Bankett A6: Abgeschrägtes Bankett im Kreuzungsbereich U1.5.: Verschneiter Untergrund	
957 - 960	Quergefälle bei Straßen W: „Also i denk mir das der Belag wirklich a spannende Gschicht is, weil, ah es kann auch sein, dass eine Straße wirklich stark hängt und des is extrem dann, auch dort zu fahren weil dort des da. Gerade steuern, mechanischer Roll	A: Abgeschrägtes Bankett	

	Rollstuh, man muss immer dagegen lenken“		
FG 2 Zeile	Barriere Steigungen (S)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
317 - 318	Lange Steigung D: „es gibt immer Engeln die mir helfen, ob es jetzt da die Zieglergasse rauf is und ich nicht mehr kann, der Engel ist da.“	S1: Lange Steigungen S1.2: Lange Steigungen nicht bewältigbar ohne Hilfe (mechanische Rollstühle/ SelbstfahrerInnen)	Abhängig von Hilfe
689 - 695	Bodenbelag W: „Jetzt, ich weiß, meine Frau, kurze Strecken: ja, aber wenn das länger is und wir müssen da einen Straßenzug rauf gehen und auf einer Seite hab ich praktisch mehrere Straßenzüge, des is auch irrsinnig anstrengend dann den Elektrorollstuhl zu steuern, weil es haut einem ständig den Joystick dann aus der Hand und wenn es im Winter is und man muss dann mit klammen Finger den länger halten, des is extrem mühsam, aufwendig, tut weh, is unangenehm, ja, des is find ich, diese Qualität der Strecke is sehr, sehr.“	S1: Lange Steigungen U1: Holpriger Untergrund	
744 - 747	Schwerer Rollstuhl bei langen Steigungen A: „Also ich hab mir ein ausgesucht, da seh ich die Steigerung, was für mich, weil der Rollstuhl so schwer ist, mit dem Ch., also wenn wir längere Strecken haben, also dann schau ich ob ich das umgehen kann, oder ich muss mich da langsam hinauf plagen.“	S1: Lange Steigungen S1.1: Umwege aufgrund der Steigung S1.3: Lange Steigung nur mit hohem Kraftaufwand der AssistentInnen bewältigbar S1.3.1: Lange Steigung nicht bewältigbar trotz Hilfe (mechanische	

		Rollstühle/AssistentInnen)	
752 - 755	Steigungen A: „Im schätzen bin ich sehr schlecht. Also ich schaff schon ziemlich hohe Steigung auch, wenn's sein muss, also wenn's nicht sein muss, dann dreh ich natürlich um und such ich mir irgendein anderen Weg. Aber wenn das notwendig ist, dann plag ich mich langsam hinauf.“	S1: Lange Steigungen S2: Steile Steigung S2.1: Zu steile Steigung S1.1: Umwege aufgrund der Steigung	
767 - 770	Informationen zu Steigungen C: „Ja, am, dadurch, dass wir die Information über Steigung eigentlich selten bekommt, so oder so besser, es hat 10%. Ich glaub, wenn es so wär, dass man öfters die Information kriegen würde, das hat so und so viel Prozent, dann weiß man natürlich mit der Zeit, das schafft man, oder das schafft man nicht. Aber jetzt“	S: Steigungen S2.1: Zu steile Steigung I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen	
774 - 779	Steigungen C: „Aber des is zusätzlich muas i sogn, meine Assistentin fährt auch meine Lebenspartnerin, und die is bald über 60 und da is natürlich noch schwieriger, also das dann wirklich so, dass man bei einer bestimmten Steigerung das einfach wirklich nicht schafft und deswegen is so, dass ich mit meiner Freundin oft von vorn herein sag ich fahr mitn Fahrtendienst, oder mitn Auto, um gar nicht in so a Situation	S1: Lange Steigungen S2.1: Zu steile Steigung S3: Wechsel des Transportmittels aufgrund langer Steigung	

	reinzukommen.“		
787 - 790	Länge und Grad der Steigung Ho: „Da geht’s vor allem um die den Grad der Steigung, oder um die Länge der Steigung.“ A: „Beides, na!“	S: Steigungen S1: Lange Steigungen S2: Steile Steigung	
792 - 795	Information zu Steigungen C: „Ja. Aber wie schon gesagt, wenn man über so was natürlich weiß, ich krieg da Information, dann lernt man ja mit der Zeit: was schaff ich, was schaff ich nicht. Dadurch das im Augenblick mal überhaupt keine Information kriegt, achtet man deswegen auch nicht so drauf.“	S2: Steile Steigung S4: Fehlende Information bei Steigungsbeginn I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen	
797 - 798	Information zu Steigungen D: „Vor ollem die Steigungen – wie kann ma des abschätzen – z.B. Zieglergasse, was is des für Steigung? Zum Beispiel. Keine Ahnung!“	S2. Steile Steigung S4: Fehlende Information bei Steigungsbeginn I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen K1: Fehlende Fähigkeiten K1.2: Fehlende Fähigkeiten in Bezug auf das Einschätzen von Steigungen	
802 - 808	Steigungen D: „3% sand zum schoffen - mehr net. Vielleicht, net. Zieglergassen is vielleicht von der länge her gleichbleibend auf und des kann man glab i schaffen, i was net.“ D: „Und steiler darf’s halt net sein, weil	S: Steigungen S2. Steile Steigung	

	des schafft ma dann schon nicht mehr, wenn man 10% sagt! Des is ja dann Wahnsinn 10%, des is ja dann irre!“		
860 - 861	Steigung u. Untergrund C: „Ja, eh das was wir gesagt haben. Steigung und Untergrund! Was is das für ein Untergrund auf der Straße, ja und dann (...)“	S: Steigungen U: Untergrund	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf andere VerkehrsteilnehmerInnen (V)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
318 - 319	PassantInnen D: „Darf ich helfen, darf ich helfen, darf ich helfen, manchmal schon zu viel, dass ich abblocken muss (...)“	V: VerkehrsteilnehmerInnen V7: Bevormundende PassantInnen	
330 - 332	PassantInnen auf Demos Ho: „(...) an dem Teil am öffentlichen Leben teilnehmen wo Massen sind. Ich mag nicht auf große Demos gehen weil ich dann im Rollstuhl von lauter so 2 Meter Menschen umgeben“	V: VerkehrsteilnehmerInnen V5.1: Zeitlich begrenzte Menschenansammlungen an nostalgischen Punkten V5.2: Menschenansammlungen	
332 - 335	PassantInnen in der U-Bahn Ho: „ich mag, ich kann nicht, nicht in der Hauptverkehrszeit in die U-Bahn hinein, wenn die Leute stehen bis zur Tür und kein Mensch steigt aus damit ich hinein kann, also zwischen 8 und 9 ist die U-Bahn für mich nicht benutzbar und zwischen 4 und 5 ist es auch zu voll.“	V1: Verstellte Standplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln V1.1: Verstellte Türen in öffentlichen Verkehrsmitteln	
337 -	PassantInnen in der U-Bahn	V1: Verstellte Standplätze in	

341	R: „(...) Begleiterin aufgefallen, wenn ich ganz laut sage, was ich will, kanns sein, is es möglich, dass Leute nachrücken und Platz machen, aber man muss sehr laut und sehr bestimmt sagen, was man will, und wenn man das net so is, von sich aus, is es eine Überwindung. Mittlerweile macht´s mir Spaß.“	öffentlichen Verkehrsmitteln Ö5: Zu wenig Platz in öffentlichen Verkehrsmitteln	
347	PassantInnen in der U-Bahn W: „Von da Chris Lohner eine Textaufnahme. „Bitte Tür freimachen (...)“	V1.1: Verstellte Türen in öffentlichen Verkehrsmitteln	
353 - 356	PassantInnen in der U-Bahn M: „Na, die bessere Idee is, ma foahrt einfach gegen Schienbeine, schießt sich nichts - entschuldige, wenn i des jetzt so sog, weil du kommst in die U-Bahn immer eine und die Leit, die hom oanfach den Schmerz und die geben nach, auch wenn´s voll is, volles Rohr.“	V1: Verstellte Standplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln Ö5: Zu wenig Platz in öffentlichen Verkehrsmitteln	Emotion!!!
419 - 421	PassantInnen in der U-Bahn D: „Und so wie sie richtig sagen: laut durchsetzten. Wenn der voll ist: Entschuldigung bitte das ist der Behindertenplatz, kann ich bitte hinein? Die Leute gehen.“	V1: Verstellte Standplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln Ö5: Zu wenig Platz in öffentlichen Verkehrsmitteln	Selbstbezeichnung, oder offizieller Terminus??
886 - 891	PassantInnen C: „Und des muss i eigentlich sagen, dass wenn man die Leute fragt, dass	V2.1: Blockierte Gehsteige von PassantInnen	

	meistens die Leute, äh, ja schon einem helfen, aber es ist auch oft auch so, dass die Leute nicht dran denken, z.B. bei uns merke ich das oft, dass drei Leute am Bürgersteig einem entgegenkommen, dann machen die keinen Platz. Sie gehen einfach so weiter. Hm, ja, da muss man sich entweder durchkämpfen, oder Platz machen.“		
1119	Autos M: „Ich hab da einen Vorschlag, Autos weg und es ist paradiesisch!“	V8: Autos	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf Informationen (I)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatzinformationen
82 - 84	Falsche Infos/ Stufen C: „Das, das kenne ich schon oft genug, ruft man irgendwo an und die sagen: ja, es ist überhaupt kein Problem, sie kommen bei uns rein, und dann komme ich dort hin und plötzlich sind dort zwei riesen Stufen“	I3: Falsche Informationen I3.3: Falsche Informationen in Bezug auf Barrierefreiheit ST: Stufe ST1: Stufen zu halböffentlichen Lokalisationen (Geschäfte ,...)	
362 - 363	Informationen bzgl. Verspätungen W: „Aber das ist ein guter Punkt. Wenn bei den Straßenbahnen zeigt an, hüpft ein bisschen, wenn da steht 50 Minuten, wenns noch grad minus 5, oder minus 10 Grad, aber (...)“	I2: Unklare Informationen Ö6: Verspätungen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben Ö6.1. Verspätungen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben (Witterungsextrem-situationen)	

537 - 542	Keine Information bzgl. Querungsmöglichkeiten bei Baustellen W: „Und wenn ich dann eine Straße, und das ist das wesentliche, wenn ich jetzt weiß z.B. Fassangasse, dort wo diese Baustelle ist, die ich nicht gehen könnte, und man weiß das rechtzeitig und quert einfach auf die andere Seite, und dort kann man die ganze Fassangasse rauf durchgehen, bis man zur richtigen Quergasse kommt, ja, das hilft schon. Aber sozusagen die klare und eindeutige Information...“	I1.2.2: Fehlende Information zu Baustellen in Bezug auf Querungsmöglichkeiten B: Baustellen B3: Fehlende Informationen bei Baustellen I1.2: Fehlende Information zu Baustellen Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen	
676 - 678	Info zu Parkplatz für Personen mit Behinderung W: „aber die Qualität is schon sehr unterschiedlich. Das ist kein unwichtiger Punkt, weil nur das Symbol in an Plan, Behindertenparkplatz, is nicht das um und auf.“	I4: Unzureichende Information zu Parkplätzen für Menschen mit Behinderung P3: Unzureichende Info zu barrierefreien Parkplätzen	
767 - 770	Informationen zu Steigungen C: „Ja, am, dadurch, dass wir die Information über Steigung eigentlich selten bekommt, so oder so besser, es hat 10%. Ich glaub wenn es so wär, dass man öfters die Information kriegen würde, das hat so und so viel Prozent, dann weiß man natürlich mit der Zeit, das schafft man, oder das schafft man nicht. Aber jetzt.“	I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen S: Steigungen S2.1: Zu steile Steigung	
782 -	Information zu nicht schaffbaren	I3: Falsche Informationen	

785	Rampen C: „Und dass halt auch, jo, wenn man dann anruft, des is bei mir sehr oft das Problem, wenn man irgendwo anruft, dass die Leute sagen, ja, das is kein Problem wir haben eh a Rampe und dann steht man da und das is dann a Rampe, die überhaupt nicht zu schaffen ist.“	I3.2: Falsche Informationen in Bezug auf Rampen Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge	
792 - 795	Information zu Steigungen C: „Ja. Aber wie schon gesagt, wenn man über so was natürlich weiß, ich krieg da Information, dann lernt man ja mit der Zeit was schaff ich, was schaff ich nicht. Dadurch, dass im Augenblick mal überhaupt keine Information kriegt, achtet man deswegen auch nicht so drauf.“	I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen S2: Steile Steigung S4: fehlende Information bei Steigungsbeginn	
797 - 798	Information zu Steigungen D: „Vor ollem die Steigungen – wie kann ma des abschätzen – z.B. Zieglergasse, was is des für Steigung? Zum Beispiel. Keine Ahnung!“	I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen S2: Steile Steigung S4: Fehlende Information bei Steigungsbeginn K1: Fehlende Fähigkeiten K1.2: Fehlende Fähigkeiten in Bezug auf das Einschätzen von Steigungen	
1243 - 1248	Beidseitige Baustelle D: „Ahm, zu mindestens, dass eine Seite befahrbar wäre. Das nicht beidseitig eine Baustelle is! Wenn die Information is: beidseitig	I1.2: Fehlende Information zu Baustellen B3: Fehlende Informationen bei Baustellen	

	eine Baustelle, schwer zugänglich für Fahrende, was woas ich, auch Kinderwägen nehme ich an, die plagen sich net, ahh, i was net, für Rollstuhlfahrer oder gehbehinderte Personen schwer zu fah. Beidseitig Baustelle! Dann würde ich dort nicht mehr fahren. Alleine zumindestens!“	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle B6: Bewältigbare Baustelle nur mit Begleitperson	
1414	Infos zu Baustellen R: „Hier steht kein Hinweis, oba guat, des is wos anderes.“	I1.2: Fehlende Information zu Baustellen B3: Fehlende Informationen bei Baustellen	
2078 - 2082	Sprachbarrieren A: „Also, ah, Mehrersprachige, ah, von Sprache Information, also z.B. ich als Ausländerin, und für alle mit diesem Beruf und, äh, Pflegerinnen, wie ich das selber erlebt habe, sind sehr viele Leute, die auch, ah, Ausländer sind und nicht die Sprache, die deutsch Sprache, nicht perfekt können, also es wäre super, wenn auch eine andere Sprache, Englisch oder, ich weiß nicht!“	I5: Keine mehrsprachigen Informationen K1: Fehlende Fähigkeiten K1.3: Fehlende Fähigkeiten in Bezug auf Sprache und Kommunikation	
FG 2 Zeile	Barriere Umweg (UW)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz-informationen
57 - 60	Querungsmöglichkeiten C: „(...) das is a bestimmtes Stück, das is irrsinnig blöd, dass man da von der einen Seite der Mariahilferstraße zur anderen kommen muß und das kann (...), da muß man ziemlich weit fahren, dass man da zur anderen Seite, ah, zur	UW: Umwege Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.3: Weite Umwege durch fehlende Querungsmöglichkeiten	Auswirkung oder Barriere?

	U-Bahnstation kommt, naja.“		
281 - 282	Gehsteige/Umwege W: „Die Umwege! Ma braucht für alles eh a bissl länger, zum rauf- und runterfahren von der Gehsteigkante ...“	UW: Umwege G1: Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
282 - 285	Umwege/Lifte W: „(...) noch die Umwege fahren muss und des is jetzt egal, wenn i mir jetzt den neuen Flughafen anschaue, und man muss von ganz hinten nach ganz vorn 2 km gehen, und, und, und bis ich dort den Lift, diese, diese, diese.“	UW: Umwege L4: Keine Lifte vorhanden	
285 - 291	Umwege W: „Am Südtirolerplatz, wenn wir dort umsteigen müssen, von der U-Bahn zum Bus, is es gscheiter sozusagen wir gehen, steigen aus, oder fahren eine Station weiter, steigen aus und gehen zu Fuß zur Schule von der Tochter, weil sozusagen die drei Stationen mitn Bus, ahm, des rauf runter hin und her fahren is der gleiche Weg wenn ma eine Station weiter fahren, wenn ma dann sozusagen, ah, den Weg zu Fuß gehen, bevor ma da auf den Bus wartet und, und, und. Des is, oiso des is im Alltag a Wahnsinn.“	UW: Umwege	
481 - 485	Gehsteig(abschrägung) R: „Aber seltsam sind wirklich diese Verkehrsinseln der Straßenbahnen. Da is ja auch im 2. Bezirk, da wollt ma	UW: Umwege G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	Haltestellen, usw.

	auch einmal reibungslos hinkommen. Es gibt eben diese Inseln, aber ich glaube jetzt müsst ma die einfach einmal aufnehmen und uns genauer anschauen, weil natürlich man fährt da einfach nicht mehr hin, wenn man so eine Barriere mal kennt, ja - da macht man Umwege“	Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe	
529 - 532	Umwege W: „Und dann ist der Umweg, lieber M., da muss ich leider widersprechen, wenn ich sehr viel untertags unterwegs bin und mit den Händen mit dem Rollstuhl fahren muss, sind die Umwege ein Wahnsinn. Die Kraft geht einem aus.“	UW1: Kraftraubende Umwege UW1.1: Kraftraubende Umwege für die AssistentInnen	
533 - 535	Umwege W: „Wie ist das beim Elektrorollstuhl? Die Energie geht aus. Es kann sein, dass um fünf Uhr, sechs Uhr am Nachmittag der Rollstuhl die Batterie leer ist, wenn ich extrem viel Umwege machen muss.“	UW3: Energieraubende Umwege in Bezug auf elektrische Rollstühle	
744 - 747	Schwerer Rollstuhl bei langen Steigungen A: „Also ich hab mir ein ausgesucht, da seh ich die Steigerung, was für mich, weil der Rollstuhl so schwer ist mit dem Ch., also wenn wir längere Strecken haben, also dann schau ich ob ich das umgehen kann, oder ich muss mich da langsam hinauf plagen.“	UW: Umweg S1: Lange Steigungen S1.1: Umwege aufgrund der Steigung S1.3: Lange Steigung nur mit hohem Kraftaufwand der AssistentInnen bewältigbar S1.3.1: Lange Steigung nicht bewältigbar trotz Hilfe	

		(mechanische Rollstühle/AssistentInnen)	
1425 - 1431	Querungsmöglichkeiten W: „Des is wirklich zum Überqueren ein riesen, wenn, was man da nicht sieht, wenn da vielleicht Straßenbahnschienen auch noch drauf sind, kann das sein, dass man in der grünen Phase sowie so nicht, aber in der Querungszeit so eine Kreuzung überhaupt nicht benützen kann. Do is auch entscheidend die Triesterstraße, geht so weit rauf, ja, wenn man da an andern Weg sucht, dann is ma viel, viel weiter weg von dem Punkt wo man hin will ja, weil sozusagen die nächste Möglichkeit sehr weit oben is.“	UW: Umweg Q2: Kurze Querungszeit Q2.1: Kurze Querungszeit durch zu kurze Grünphasen Q2.2: Kurze Querungszeit durch zusätzliche Hindernisse (Straßenbahnschienen)	Querungszeit ist die Zeit während der kein Verkehr ist, in den Ampelphasen sozusagen
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf barrierefreie Zugänge (Z)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
211	Fehlender barrierefreier Eingang D: „Is umgebaut worden und hat keinen barrierefreien Eingang.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge	
328 - 329	U-Bahn kein Barrierefreier Zugang Ho: „Die U-Bahn, zum Teil lästig, weil ich nicht planen kann. Ich weiß nicht, wenn eine Garnitur kommt, wo ich ohne Hilfe nicht rein kommen kann (...)“	Z1.6: Fehlender barrierefreier Zugang zur U-Bahn	
487	Fehlende Abschrägung W: „Es gibt auf die Verkehrsinseln kein, kein rauffahren.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.7: Fehlender barrierefreier Zugang zu	

		Haltestellen G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	
405 - 409	Fehlender Barrierefreier Zugang K: „Nur in der Wirklichkeit schauts dann so aus: es ist Winter, man fährt hin und man fährt nicht weg, nur weil er erst in einer halben Stunde kommt. Man bleibt dort und steht. Also wir haben diese Sache so gelöst, dass wir uns eine Rampe gekauft haben. Eine leichte. Die hat der M. hinten drauf und die kann ich auch, weil schwere Rampen kann ich nicht händeln.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.6: Fehlender barrierefreier Zugang zur U-Bahn	
417 - 419	Barrierefreier Zugang in die alten U-Bahn D: „Ich such mir die Männer schon aus, keiner hat was im Sackelr, Entschuldigung wenn eine Alte kommt, helfens mir - aber selbstverständlich - wenn eine Neue kommt, komm i alleine rein.“	Z1.6.1: Fehlender barrierefreier Zugang zu alten U-Bahnen Z1.5: Angewiesen auf Hilfe durch fehlende barrierefreie Zugänge	
443 - 449	Untergrund/Belag W: „(...) wenn ich dann nur auf der Asphaltfläche stehen kann, ich kann wenn Kindergeburtstag ist, alle sind in der Wiese und zur Wiese hin is oanfoch a Betonsockel, 10 cm, i komm irgendwo zu den anderen Spielgeräten nicht hin, weil die mit Rindenmulch, da könnt ma sogar mit Elektrorollstuhl gut	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.4: Fehlende barrierefreie Zugänge in öffentliche Parkanlagen U1.7: Wiese U4: Bauliche Hindernisse im Untergrund	Schönwiese Ausgrenzung durch Barriere Partizipative Barriere

	drüber fahren, aber wenn da ein schöner Holzbalken rund herum ist, der so halb eingegraben ist, aber auch zu hoch is, das is in den Köpfen vieler nicht drinnen, da muss nicht das Kind behindert, sein sondern als Elternteil.“	U4.1: Bauliche Hindernisse im Untergrund (Begrenzungsreihe zwischen festem und losem Untergrund) ST2: Stufen zu öffentlichen Plätzen	
601 - 602	Zugänge in die alten U-Bahnen A: „Und in die U- Bahn rein, in die Alten des is auch schwierig, also das ist schwer.“	Z1.6.1: Fehlender barrierefreier Zugang zu alten U-Bahnen	
604 - 605	Zugänge in die alten U-Bahnen Ho: „Es ist a Unterschied von der U1 zur U6. Ah, die alten U4 Waagen fürchte ich, die neuen U6 Waagen gehen eigentlich immer. Weil es geht nur jede 4te. 5te. Ah“	Z1.6.1: Fehlender barrierefreier Zugang zu alten U-Bahnen Z1.6.2: Lange Wartezeiten aufgrund fehlender barrierefreier Zugänge zu alten U-Bahnen	
609 - 610	Einstieg bei gebogenen Stationen Ho: „Wenn es gebogene Stationen sind, kann ich gar nicht dort einsteigen, weil ich keinen Blick zum, ah, Fahrer hab“	Z1.6.3: Fehlender barrierefreier Zugang zur U-Bahn aufgrund gebogener Bahnsteige	
782 - 785	Information zu nicht schaffbaren Rampen C: „Und dass halt auch, jo, wenn man dann anruft, des is bei mir sehr oft das Problem, wenn man irgendwo anruft, dass die Leute sagen, ja, das is kein Problem wir haben eh a Rampe und dann steht man da, und das is dann a Rampe die überhaupt nicht zu schaffen	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge I3: Falsche Informationen I3.2: Falsche Informationen in Bezug auf Rampen	

	ist.“		
779 - 782	Nicht schaffbare Rampen C: „Da is oft auch das Problem bei Rampen, z.B. gibt's im, ah, 3. Bezirk wenn ich da aufs Magistrat muss, da gibt's zwar mehrere Stufen, da geht's zum Mezzanin hoch, da gibt's schon a Rampen rauf, aber das is für meine Freundin überhaupt nicht zu schaffen.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge	
FG2 Zeile	Barriere in Bezug auf die Verkehrsbetriebe (Ö)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
223 - 227	Straßenbahnhaltestellen K: „Da gibt's ein paar so Inseln, wo die Straßenbahn hält und die sind da rundherum gleich hoch, das heißt es ist auch zu wenig breit, um ein-, oder auszufahren und dann muss ma wieder die ganze Reihe zurückfahren, wenn man abfahren möchte. Also solche Sachen gibt's noch ein paar, die muss ma noch aufstöbern.“	Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe Ö3.2: Haltestelle auf schmaler Verkehrsinsel Ö3.2.1: Haltestelle auf schmaler Verkehrsinsel ohne Aus – und Einstiegsmöglichkeit	
285 - 291	Umwege W: „Am Südtirolerplatz, wenn wir dort umsteigen müssen, von der U-Bahn zum Bus, is es gscheiter sozusagen wir gehen, steigen aus, oder fahren eine Station weiter, steigen aus und gehen zu Fuß zur Schule von der Tochter, weil sozusagen die drei Stationen mitn Bus, ahm, des rauf runter hin und her fahren is der gleiche Weg, wenn ma eine Station weiter fahren, wenn ma dann sozusagen, ah, den Weg zu Fuß gehen,	Ö7: Lange zeitaufwändige Wege durch häufiges Umsteigen UW: Umwege	

	bevor ma da auf den Bus wartet und, und, und. Des is oiso, des is im Alltag a Wahnsinn.“		
362 - 363	Informationen bzgl. Verspätungen W: „Aber das is a guter Punkt. Wenn bei den Straßenbahnen zeigens an, hüft a nix wenn da steht 50 Minuten, wenns hod grad minus 5, oder minus 10 Grad, aber...“	Ö6: Verspätungen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben Ö6.1: Verspätungen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben mit Witterungsextrem-situationen I2: Unklare Informationen	
481 - 485	Gehsteig(abschrägung) R: „Aber seltsam sind wirklich diese Verkehrsinseln der Straßenbahnen. Da is ja auch im 2. Bezirk, da wollt ma auch einmal reibungslos hinkommen. Es gibt eben diese Inseln, aber ich glaube jetzt müsst ma die einfach einmal aufnehmen und uns genauer anschauen, weil natürlich man fährt da einfach nicht mehr hin wenn man so eine Barriere mal kennt, ja - da macht man Umwege“	Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung UW: Umwege Z5: Angewiesen auf Hilfe durch fehlende barrierefreie Zugänge	Deprivierendes Verhalten – Naturalisierungseffekte!
489 - 496	Zu schmale Verkehrsinseln m. Haltestelle – keine Wendemöglichkeit R: „Na, also das sind solche erhöhte Verkehrsinseln, links und rechts Straße, also auf beiden Seiten Straße, die Straßenbahn ist in der Mitte und, und das Auffahren geht auf einer Seite, auf der anderen Seite geht das Auffahren nicht, und dann muss man auf	Ö3.2: Haltestelle auf schmaler Verkehrsinsel	

	kleinstem Raum drehen, um wieder zurückzufahren und das ist mit großem Rollstuhl ein Problem. Mit dem geht es gut. Also da M. hat ja auch verschiedene Varianten gehabt und deswegen red i jetzt davon, aber solche Dinge sollten wir vielleicht wirklich mal fotografieren, das hab ich halt immer nicht getan, weil ich mir gedacht hab, es ist jetzt auch vermeidbar – i foahr nimma hin.“		
FG2 Zeile	Barriere in Bezug auf Rampen	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz-informationen
242 - 244	Nicht bewältigbare Rampe M: „Und jetzt ist aber die Post in die Pilgramstraßen übersiedelt zur Bawag, wo ewig eine Schrägrampe war, wo ich nicht rauf gekommen bin (...)“	R1: Nicht bewältigbare Rampen	
779 - 782	Nicht schaffbare Rampen C: „Da is oft auch das Problem bei Rampen, z.B. gibt’s im, ah, 3. Bezirk wenn ich da aufs Magistrat muss, da gibt’s zwar mehrere Stufen, da geht’s zum Mezzanin hoch, da gibt’s schon a Rampen rauf, aber das is für meine Freundin überhaupt nicht zu schaffen.“	R1: Nicht bewältigbare Rampen Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge	
782 - 785	Information zu nicht schaffbaren Rampen C: „Und, dass halt auch, jo, wenn man dann anruft, des is bei mir sehr oft das Problem, wenn man irgendwo anruft, dass die Leute sagen, ja, das is kein Problem, wir haben eh a Rampe, und	R1: Nicht bewältigbare Rampen I3: Falsche Informationen I3.2: Falsche Informationen in Bezug auf Rampen	

	dann steht man da und das ist dann a Rampe, die überhaupt nicht zu schaffen ist.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge	
824 - 827	Zu steile Rampen W: „Personen, die das nicht können, und zwischen 8 und 10%, da gibt es auch eine große Personengruppe, die das auch nicht schaffen, eben Personen, die, ältere Personen, die einen mechanischen Rollstuhl schieben müssen, oder Personen, die selber einfach nicht die Kraft haben.“	R2: Nicht gut befahrbare Rampe R2.1.: Nicht gut befahrbare Rampe (zu steil)	Fähigkeiten - Möglichkeiten
905 - 907	Zu steile Rampen Ho: „Ich wollte ma erzählen so, weil neulich war ich im Belvedere und da gibt's doch diese Rampen, wo der Prinz Eugen mit den Pferden hinaufgefahren ist. Da hab ich mit dem Rollstuhl nicht fahren können.“	R1: Nicht bewältigbare Rampen	
1288 - 1292	Rampen bei Baustellen M: „Die, ah, die Baustellenleita, oder die Baustellenbearbeiter müssen einfach Ende der Rampen, oder so was vorsehen, wenn's schon a Baustellen machen und wenn du dann gehst, dann müssens halt jemanden vorsehen, der was vielleicht sagt: ja, so is guat, für den is es dann genau guat, für alle anderen kommen vielleicht nit drüber, aber der sagt, a Rampenbeauftragt, und des passt für den so.“	R1: Nicht bewältigbare Rampen R2: Nicht gut befahrbare Rampe B7.1: Sich verändernde Positionierung von Rampen auf Baustellen G1.1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung bei Baustellen	Wer ist verantwortlich bei Baustellen für Rampen? Nachfragen
FG 2 Zeile	Barriere Schienen (SCH)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz-informationen

231 - 232	Schienen D: „Dann sind die ganzen Schienen, dann is diese Insel, vom 46er, die muss man umqueren, wieder über lauter Schienen, dann, dann kann (...)“	SCH1: Straßenbahnschienen	
1425 - 1431	Querungsmöglichkeiten W: „Des is wirklich zum überqueren ein riesen, wenn ,was man da nicht sieht, wenn da vielleicht Straßenbahnschienen auch noch drauf sind, kann das sein, dass man in der grünen Phase sowie so nicht, aber in der Querungszeit so eine Kreuzung überhaupt nicht benützen kann. Do is auch entscheidend die Triesterstraße, geht so weit rauf, ja, wenn man da an andern Weg sucht, dann is ma viel, viel weiter weg von dem Punkt, wo man hin will, ja, weil sozusagen die nächste Möglichkeit sehr weit oben is.“	SCH1: Straßenbahnschienen Q2: Kurze Querungszeit Q2.1: Kurze Querungszeit durch zu kurze Grünphasen Q2.2: Kurze Querungszeit durch zusätzliche Hindernisse (Straßenbahnschienen) UW: Umweg	Querungszeit ist die Zeit während dem kein Verkehr ist - die Ampelphase !
1438 - 1440	Straßenbahn-schienen/ Querungsmöglichkeiten W: „Oiso, des is a Vielzahl an Informationen und Gott sei Dank is da keine Straßenbahn, weil eine Straßenbahnschiene queren mit einem Rollstuhl, brauch ich viel viel länger.“	SCH1: Straßenbahnschienen Q2.2: Kurze Querungszeit durch zusätzliche Hindernisse (Straßenbahnschienen)	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf gefährliche Verkehrssituationen und Wege (X)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
233	Verkehr /gefährliche Umwege D: „Ganz vorne aufzupassen, dass die Auto einen nit niederführen.“	X: Gefährliche Verkehrssituation	

551 - 552	Verkehr R: „Is auch gefährlich, weil man dieses Überqueren immer mit dem Rollstuhl, jedes mal eine zusätzliche Gefahr, die man im Verkehr eben riskiert.“	X: Gefährliche Verkehrssituation X2: Gefährliche Verkehrssituation in Bezug auf Querungen	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf den eigenen Körper (K)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
325	Barriere in Abhängigkeit zum eigenen Selbstverständnis/Gerechtigkeitsbedürfnis D: „Mir wär’s nit so aufgefallen weil i bin dankbar das i überhaupt raus darf.“	K5: Fehlende Fähigkeit Barrieren zu erkennen K4: Barriere aufgrund Informationsmangels	Ist es auch eine Barriere wenn sie nicht als solches wahrgenommen wird?
640 - 643	Transfer Auto – Rollstuhl A: „Also ich war mit dem F. z.B. 2 Monate unterwegs gewesen, sein Zustand hat sich dann auch natürlich etwas verschlechtert, wo drauf ich dann für mich alleine Transfer machen, von Rollstuhl her, ist ziemlich schwierig gewesen alleine, deshalb haben wir das dann nicht weiter gemacht.“	K1.1: Fehlende Fähigkeiten der AssistentInnen K2.2: Fehlende physische Möglichkeiten der AssistentInnen A: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls	K: Schlechte Ausbildung falscher Rollstuhl ???
689 - 695	Bodenbelag W: „Jetzt ich weiß, meine Frau, kurze Strecken ja, aber wenn das länger is und wir müssen da einen Straßenzug rauf gehen und auf einer Seite hab ich praktisch mehrere Straßenzüge, des is auch irrsinnig anstrengend dann den Elektrorollstuhl zu steuern, weil es haut einem ständig den Joystick dann aus der Hand, und wenn es im Winter is und man muss dann mit klammen	K1: Fehlende Fähigkeiten K2: Fehlende physische Möglichkeiten K6: Fähigkeiten in Abhängigkeit zur Witterung K6.1: Fähigkeiten in Abhängigkeit zur Witterung (Kälte) S1: Lange Steigungen U1: Holpriger Untergrund	

	Finger den länger halten, des is extrem mühsam, aufwendig, tut weh, is unangenehm, ja, des is find ich, diese Qualität der Strecke is sehr, sehr.“		
797 - 798	Information zu Steigungen D: „Vor ollem die Steigungen – wie kann ma des abschätzen – z.B. Zieglergasse, was is des für Steigung? Zum Beispiel. Keine Ahnung!“	K1: Fehlende Fähigkeiten K1.2: Fehlende Fähigkeiten in Bezug auf das Einschätzen von Steigungen S2: Steile Steigung S4: Fehlende Information bei Steigungsbeginn I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen	
824 - 827	Zu steile Rampen W: „Personen, die das nicht können, und zwischen 8 und 10%, da gibt es auch eine große Personengruppe, die das auch nicht schaffen, eben Personen, die, ältere Personen, die einen mechanischen Rollstuhl schieben müssen, oder Personen, die selber einfach nicht die Kraft haben.“	K1: Fehlende Fähigkeiten K2.3: Fehlende physische Möglichkeiten (Kraft) K2.4: Altersbedingte fehlende physische Möglichkeiten R2:nicht gut befahrbare Rampe R2.1.: Nicht gut befahrbare Rampe (zu steil)	
1057 - 1061	Bodenbelag M: „Ich als Spastiker, ich als Spastiker weiß genau, äh, ich kann entweder mit Vollgas über den Elektro (...) drüber knallen, mit Vollgas aber, also mit 10km/h, oder ich muss im Schneckentempo fahren, damit i jeden Buckel extra überfahre. Und des is nit	K1: Fehlende Fähigkeiten U1: Holpriger Untergrund	

	unmühsam wenn jemand daneben geht, weil des is eine Belastung, und des andere is einfach mühsam langsam.“		
2078 - 2082	Sprachbarrieren A: „Also, ah, Mehrersprachige, ah, von Sprache Information, also z.B. ich als Ausländerin, und für alle mit diesem Beruf und, äh, Pflegerinnen, wie ich das selber erlebt habe sind sehr viele Leute, die auch, ah, Ausländer sind und nicht die Sprache, die deutsch Sprache nicht perfekt können, also es wäre super wenn auch eine andere Sprache, Englisch oder, ich weiß nicht!“	K1: Fehlende Fähigkeiten K1.3: Fehlende Fähigkeiten in Bezug auf Sprache und Kommunikation I5: Keine mehrsprachigen Informationen	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf die Art des Rollstuhles (AR)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatzinformationen
429 - 431	Art des Rollstuhles D: „Ja, i man sie kennens vielleicht nicht, dafür foahr ich oft nur mit dem, und sehr wenig mit dem elektrischen, weil mit dem hab ich Hindernisse, mit dem muss ich warten, des was ich mit dem nicht muss.“	AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls AR1: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (mechanischer Rollstuhl) AR2: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (elektrischer Rollstuhl)	
492 - 494	Art des Rollstuhls R: „und dann muss man auf kleinstem Raum drehen, um wieder zurückzufahren, und das ist mit großem Rollstuhl ein Problem. Mit dem geht es gut. Also da M. hat ja auch	AR3: Barriere in Abhängigkeit zur Größe des Rollstuhls	

	verschiedene Varianten gehabt und deswegen red i jetzt davon (...)“		
640 - 643	Transfer Auto – Rollstuhl A: „Also ich war mit dem F. z.B. 2 Monate unterwegs gewesen, sein Zustand hat sich dann auch natürlich etwas verschlechtert, wo drauf ich dann für mich alleine Transfer machen, von Rollstuhl her, ist ziemlich schwierig gewesen alleine, deshalb haben wir das dann nicht weiter gemacht.“	AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls K1.1: Fehlende Fähigkeiten der AssistentInnen K2.2: Fehlende physische Möglichkeiten der AssistentInnen	K: schlechte Ausbildung, falscher Rollstuhl?
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf Türen (T)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatzinformationen
440 - 443	Schwierig zu öffnendes Gartentor W: „Drasche Park, a natürlich Asphaltweg, da kommt man, okay, des Gitter, man kann das mit dem Rollstuhl nicht auf, is a eigene Sache, dass man natürlich a Gitter Tor nit aufstoßen kann, da verfängst dich mit den Fußstützen, is a blödes Detail, aber gehört auch zu den Dingen (...)“	T8: Gartentor T8.1: Gartentor mit Gitterstäben T8.1.1: Gartentor mit Gitterstäben mit der Gefahr sich zu verfangen	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf Zeit (ZT)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatzinformationen
581 - 583	Zeit A: “(...) dann wieder gerade, und so - behindert uns schon ziemlich und von Zeit ist es aufwändig, weil man das planen, muss das vorher checken gehen, ob da wirklich ist, und.“	ZT1: Hoher Zeitaufwand	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf Fahrradwege	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatzinformationen

1146	Fahrradwegbreite W: „Wenn die Radwege breit genug sind, dann ist des nit des Problem.“	F3: Barriere in Bezug auf die Breite des Fahrradweges	
1151 - 1156	Fahrradweg mit Gegenverkehr M: „Also ich weiß, dass ich, ah, im 12. also nit an da Grenze, also nit an da Wien Ausfahrt Radweg nicht um die U 4 Station, da Meidling, herumfahre, weil, und deswegen fahre ich nicht nach Auhof raus mit dem Elektrofahrstuhl am Radweg, weil genau dort, ah, a Gegenverkehrsradweg is und daneben is a potz Straße und des is einfach des totale Risiko, wenn ich da drauf fahr. Für die Radfahrer vor allen Dingen und für mi in irgend einer Weise ah, aber es is gefährlich, also mach i des nit.“	F4: Fahrradweg mit Gegenverkehr F4.1: Unfallgefahr durch Fahrradweg mit Gegenverkehr	
1161 - 1163	Fahrradwegeinbahnen mit Stufe W: „Des Entscheidende sind die Knotenpunkte beim Radweg, weil wenn ich jetzt bei einer Kreuzung auf den Radweg komm, von dort aber praktisch die ganze Zeit nie mehr wieder sozusagen stufenlos wo anders hin, dann hab i a Problem, ja!	F2: Keine Wechselmöglichkeit vom Radweg zum Gehsteig ST6: Stufen zur Begrenzung von Radwegen	
1137 - 1140	Gesetzliche Bestimmungen M: „Das a mit zwei Rädern am Radweg sein darf, aber mit zwei nicht, also muss er zwei Radln daneben schoffieren, weil wenn du mit vier Radln drauf bist, dann darfst du nicht drauf fahren. Also bist du als Rollstuhlfahrer sowieso verbannt vom Radweg (...)“	F5: Erschwerte Fahrbedingungen auf Radwegen durch Gesetzliche Bedingungen GB: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere GB1: Ggesetzliche	

		Besimmungen als Barriere (Befahrbarkeit von Radwegen)	
FG 2 Zeile	Barriere in Bezug auf gesetzliche Bestimmungen (GB)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
1137 - 1140	Gesetzliche Bestimmungen M: „Das a mit zwei Rädern am Radweg sein darf, aber mit zwei nicht, also muss er zwei Radln daneben schoffieren, weil wenn du mit vier Radln drauf bist, dann darfst du nicht drauf fahren. Also bist du als Rollstuhlfahrer sowieso verbannt vom Radweg (...)“	GB: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere GB1: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere (Befahrbarkeit von Radwegen)	
FG 2 Zeile	Barrieren in Bezug auf barrierefreie Parkplätzen (P)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
676 - 678	Info zu Parkplatz für Personen mit Behinderung W: „Aber die Qualität is schon sehr unterschiedlich. Das ist kein unwichtiger Punkt, weil nur das Symbol in an Plan, Behindertenparkplatz, is nicht das um und auf.“	P3: Unzureichende Info zu barrierefreien Parkplätzen I4: Unzureichende Information zu Parkplätzen für Menschen mit Behinderung	
Fokusgruppe 3			
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf Ampeln (AM)	Qualitäten der Barrieren - Kodierungen	Zusatz- informationen
209 - 211	Nicht sichtbare Ampel B: „(...) wieso die eine Ampel so weit nach hinten zurück versetzt ist. Also ich weiß nicht, wenn ich da auf dieser	AM: Nicht sichtbare Ampel für RollstuhlnutzerInnen	

	Seite stehe, ob ich das dann sehe. Des kommt mir sehr weit hinten vor.“		
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf die Art des Rollstuhles (AR)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
31 - 33	Technische Hindernisse V: „Es ist aber auch das Fahrzeug - ich habe einen Kia - der mit einem Drehsitz ausgestattet ist. Aber die Transfers, die da notwendig sind, sind sehr aufwendig und auch gefährlich.“	AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls AR4: Barrieren in Abhängigkeit zur Art der Einstiegsmöglichkeit ins Auto K1: Fehlende Fähigkeiten K1.1: Fehlende Fähigkeiten der AssistentInnen K2: Fehlende physische Möglichkeiten	
301 - 308	Schienen H: „Ah, das ist jetzt gedanklich ein bisserl eine Akrobatik: wenn sie dieses Bild auch nicht hätten, und einfach da hinaus wollen, und da durch wollen, brauchen Sie dann zum Beispiel die Information, dass dort Schienen verlaufen?“ S: „Ja! Mit dem Elektrorollstuhl nicht.“ B: „Ja, mit dem Elektrorollstuhl“ S: „Also wenn ich mit meinem - mit den kleinen Rädern - fahre, überschlage ich mich. Da komme ich rein.“	AR1: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (mechanischer Rollstuhl) SCH: Schienen SCH1.1: Sturzgefahr bei Straßenbahnschienen SCH1.2: Gefahr, hängen zu bleiben in Bezug auf Straßenbahnschienen	Unfallgefahr!
408 -	Untergrund/Stufen	AR: Barrieren in	

410	V: „Die erste Anforderung für mich wäre der Untergrund, wo ich also herauslesen kann: brauch ich Elektrorollstuhl, um drüber zu springen, oder kann ich mit einem normalen Rollstuhl, also sozusagen, Stufen bis zu 7cm sind bewältigbar, alles was drüber ist, wird's eben sehr holprig.“	Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls U6: Erhebungen im Untergrund U6.1: Erhebungen im Untergrund (über 7cm)	
542 - 547	Kopfsteinpflaster B: „Das Kopfsteinpflaster ist sicher schon öfters vorgekommen. Ich möchte es trotzdem auch noch mal sagen: Kopfsteinpflaster ist nicht nur für jene, die einen mechanischen Rollstuhl mit kleinen Rädern benutzen unangenehm, sondern auch für, da ist es vielleicht nicht bewältigbar, sagen wir mal so, aber auch für jemanden der mit dem E-Rollstuhl unterwegs ist, ist es wirklich sehr unangenehm, für längere Strecken eine wirkliche Belastung, einfach körperlich anstrengend.“	AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls AR1: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (mechanischer Rollstuhl) AR2: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (elektrischer Rollstuhl) U1.2.: Kopfsteinpflaster U1.2.10: Nicht bewältigbare Strecke aufgrund des Kopfsteinpflasters U1.2.12: Belastende Strecke aufgrund des Kopfsteinpflasters	
FG 3 Zeile	Barriere Baustelle (B)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
130 - 132	Querungsmöglichkeiten P: „Ich fange an. Ich sehe hier eine Straße, ich glaube 15., oder 16.“	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle	

	Bezirk. Baustelle, beidseitig. Also (...) ob du's lenkst, von der Straße der einen Seite auf die andere, das ist unmöglich.“	Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen	
133 - 135	Baustelle P: „Und die Baustelle, die sind gut abgesichert, aber überhaupt keine begehbare Zwischenraum, wo man durchfahren könnte.“	B: Baustellen B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle	
136 - 137	Baustelle S: „Da kann man auch gerade aus nicht. Ich könnte auch da nicht durch, ich könnt auch da nicht, unabhängig, um die Seite zu wechseln.“	B: Baustellen	
138 - 139	Beidseitige Baustelle P: „Ja. Also beide Seite auf einmal Baustelle, das ist nichts gut. Also irgendjemand hat da nichts mitgedacht, mit den Behinderte, mit den behinderten Leute.“	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle	
150 - 151	Absperrungen auf Baustellen P: „Ja, da kann man nix längs fahren und auf die andere Seite. Weil drüben ist auch Baustelle. Und überall ist Absperrung. Und (...)“	B: Baustellen	
174 - 180	Beidseitige Baustelle P: „Wenn schon Baustelle, dann zumindest die eine Straßenseite lassen. Zuerst die eine Seite machen, und dann die andere. Nicht die ganze	B: Baustellen B4: beide Straßenseiten betreffende Baustelle	Mütter mit Kinderwagen

	auf einmal. Sicher ist: leben dort auch behinderte Leute. Wie kommen die durch? (...) Also nicht alles auf einmal aufreißen, also halbseitig wäre eventuell sicher machbar. Oder irgendwie, oder eine Weg frei lassen, wo die Leute durchgehen. Auch die Mütter mit Kindern, ah, mit Kinderwagen, also da gehen nicht nur die Behinderten. Also das ist schon, da sieht man schon, dass das sehr problematisch ist.“		
174 - 180	Beidseitige Baustelle P: „Wenn schon Baustelle, dann zumindest die eine Straßenseite lassen. Zuerst die eine Seite machen, und dann die andere. Nicht die ganze auf einmal. Sicher ist: leben dort auch behinderte Leute. Wie kommen die durch? (...) Also nicht alles auf einmal aufreißen, also halbseitig wäre eventuell sicher machbar. Oder irgendwie, oder eine Weg frei lassen, wo die Leute durchgehen. Auch die Mütter mit Kindern, ah, mit Kinderwagen, also da gehen nicht nur die Behinderten. Also das ist schon, da sieht man schon, dass das sehr problematisch ist.“	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle	Mütter mit Kinderwagen
189 - 192	Langzeitbaustellen F: „Auf der anderen Seite, das was der Herr gesagt hat, zuerst die eine Seite, und dann die andere Seite, wäre ein	B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle B9: Langanhaltende Baustellen	

	Möglichkeitsproblem, dass die Baustelle dann wahrscheinlich doppelt solange dort bleibt, und das wäre auch wieder schlecht. Das hat halt sein für und wider.“		
731 - 733	Stufen in Geschäfte A: „Ich habe einen Weg hier gefunden, ich weiß es nicht, aber das Weg finde ich geht ganz gut , aber bei Geschäften: die Stiegen, aber ich weiß nicht was hier gezeichnet ist, aber eine Baustelle, da kann man schon vorbeigehen, aber.“	B: Baustellen ST1: Stufen zu halböffentlichen Lokalitäten (Geschäfte ,...)	
927 - 929	Baustellen S: „Man kann auch für Wege in Wien, aber nicht die barrierefreien Wege, generell die Wege, und der gibt teilweise an, wo es Baustellen gibt, nicht immer, aber manchmal gibt es, bei den Hauptverkehrsrouten, gibt's da Informationen. “	B: Baustellen	
992 - 998	Vorübergehende Barrieren S: „(...) gesagt haben aktueller Stand: es gibt verschiedene Baustellen, Umfahrungen und so, die sind mit einem gewissen Zeitrahmen festgelegt, die Information möchte ich auch haben, ich weiß ich muss morgen nicht nachschauen, weil in drei Wochen sind die erst fertig, beim Weg, also diese Informationen möchte ich auch drinnen haben, als notwendige Information“	B7: Sich temporär verändernde Baustellen	

	H: „Also wenn’s vorübergehende Barrieren sind, wann sind sie wieder zu Ende.“ S: „Ja.“		
FG 3 Zeile	Barriere Gehsteigkante (G)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
202 - 206	Ungünstig positionierte Gehsteigabschrägungen B: „Das was auch sehr häufig passiert ist, dass Gehsteigabschrägen nicht in der eigentlichen Geh -oder Fahrtrichtung sind, sondern in der Mitte dazwischen, dazwischen. Das heißt man muss dann zwischen den beiden Richtungen in der Mitte herausfahren, und eigentlich mitten auf die Kreuzung herunter fahren.“	G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung G4: Falsch platzierte Gehsteigabschrägung	
713 - 717	Zu hoher Gehsteig F: „Nicht wirklich, ich komm fast überall durch, das Ding ist schon ein halber Panzer. Also einen Weg find ich mir sowieso immer, und wenn es im Extremfall, wie auf der Ottakringer Straße, eine Querstrichstraße ist, ich find mir meistens einen Weg, wenn ich jetzt wirklich auf eine Straße stoß, wo der Gehsteig zu hoch ist, ist mittlerweile auch eine Seltenheit“	G1.2: Zu hohe Gehsteigkante	Querstrichstraße?
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf gesetzliche Bestimmungen (GB)	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- informationen
753 - 758	Parksheriffs Ho: „Von den Kollegen vom	GB: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere	

	Fahrtendienst noch mitbekommen, dass sozusagen die Parksheriffs auch Hindernisse sein können.“ H: „Die Parksheriffs? – aha“ P: „Z.B. wir haben diese 10min Parkschein, ich stell hin und ich komm in 12 min, dann hab ich meine Strafe, hab ich meine Strafe, die haben keine Einsicht gar nichts, die sind sehr streng.“	GB2: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere (begrenzte Parkdauer des Fahrtendienstes)	
759 - 765	Fehlende Parkmöglichkeiten (behindernde Verordnungen) S: „Nicht nur die, ich wohn im 12. Bezirk, Schwenkgasse, Behindertenparkplatz permanent verstellt von den anderen, ok, gut. Mit dem Fahrtendienst bleibst in zweiter Spur stehen, wenn man das Glück hat, dass der 9A noch fährt, geht automatisch über Funk die Anzeige, wo soll er sich hinstellen, wo soll er, und er bringt mich zur Wohnung rauf, das sind 7, 8, 10 Minuten zum Teil. Aber das sind anderer Dinge wieder, die da nicht einfließen in dem Sinn, ich sag nur, also da gibt's schon die Gefälligkeiten als solches.“	GB: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere GB2: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere (begrenzte Parkdauer des Fahrtendienstes)	
769 - 770	Fehlende Parkmöglichkeiten (behindernde Verordnungen) P: „10 Minuten sind nicht genug, um jemanden hinauf zu bringen (...) egal mit, oder ohne Aufzug“	GB2: Gesetzliche Bestimmungen als Barriere (begrenzte Parkdauer des Fahrtendienstes)	
FG 3	Barriere Gehweg (GW)	Qualitäten der Barrieren	Zusatz-

Zeilen		Kodierungen	informationen
201 - 202	Beengte Fahrwege B: „Ja, bitte. Dort wo der Zebrastreifen ist, in der Mitte, ist diese eine Säule wo Verkehrszeichen angebracht sind.“	GW4.1: Engstelle durch Verkehrsschilder am Gehsteig GW4.2: Engstelle durch bauliche Maßnahmen am Gehsteig	
217 - 220	Engstelle Gehsteig S: „Wenn ich mir die linke anschau, die is ja direkt bei den Gleisen. Auf der anderen Seite hab ich da einen Lichtmast, oder für die Straßenbahn ein Trum. Wenn i die auch noch nach vor setzen würde, hab ich dann das Eck blockiert und ich komm überhaupt nicht vorbei.“	GW4.2: Engstelle durch bauliche Maßnahmen am Gehsteig SCH1: Straßenbahnschienen	
226 - 228	Engstelle Gehsteig B: „Weil auf der einen Seite so ein Kasten ist und auf der anderen der Masten, wo die Ampel montiert ist. Also, ob da die Durchgangsbreite gegeben ist, ist fraglich. Kann man aber net so gut erkennen.“	GW4.2: Engstelle durch bauliche Maßnahmen am Gehsteig	
229 - 234	Zu schmale Gehsteige G: „Gibt es Gehsteige, wo du nicht hin kannst, zum Beispiel zwischendurch?“ B: „Wie meinst du?“ G: „Ich mein wenn der Rollstuhl größer ist.“ B: „Wo ich nicht durch kann?“ G: „Ja.“ B: „Ja, ja.“	GW4: Engstelle am Gehsteig	

288 - 291	Zu Schmalen Gehsteig H: „Was wäre denn zu schmal?“ S: „Na, alles unter 80 Breite.“ H: „Gilt das für Elektrorollstühle auch?“ S: „Ja.“	GW1: Zu schmaler Gehsteig GW1.1: Zu schmaler Gehsteig (unter 80 cm Breite)	
294 - 300	Breite Gehsteig/Fahrbahn B: „In Wahrheit 100. Weil die, also eigentlich 100 würd ich meinen. Unter 100 ist zu schmal. Weil es, nachdem die 80er Türen, 80-100er Türen jetzt schon in der Norm festgelegt sind“ S: „Ja, ja des ist schon richtig.“ B: „Will ich mich dann, wenn ich auf der Straße fahre, mich nicht irgendwie durchzwängen, wie durch eine Türe. Aber sonst finde ich schaut das harmlos aus. Diese Ampel (...)“	GW1: Zu schmaler Gehsteig GW1.2: Zu schmaler Gehsteig (unter 100cm Breite)	>100!
415 - 420	Breite des Weges/Parkende Autos V: „Und die Breite des Weges, es gibt einige Straßen in Wien, die ich regelmäßig befahren muss, wo zwar der Gehsteig grundsätzlich breit genug wäre, nur die parkenden Autos so eng an der Wand stehen, dass ich immer wieder mal gestoppt werde und es ein großer Aufwand ist wieder zurückzukommen. Also, dass einfach die Realität der Situation auch eingetragen ist und nicht nur die theoretischen Breiten, wie man sie einem Plan sieht, ah.“	GW1: Zu schmaler Gehsteig V2: Verstellte Gehsteige V2.2: Umwege Aufgrund verstellter Gehsteige UW: Umwege	
743 -	Verstellte Gehwege	GW4.4: Engstelle durch	

746	A: „Aber vorher sind wir oft mit dem Mechanischen gefahren, das war wirklich ein bisschen mühsam. Wenn die Straße war nicht so ganz genau und schmal finden ich. Darum, die Fußwege immer was steht, Blumen, Fahrrad oder so, da muss man suchen, wo kann man runter gehen, weil wirklich wäre gut, wie haben sie gesagt?“	Blumenkisten GW4.2: Engstelle durch bauliche Maßnahmen am Gehsteig GW5: Nicht passierbarer Gehsteig aufgrund verstellter Fahrfläche UW4: Umweg aufgrund von verstellten Gehsteigs V2: Verstellte Gehsteige	
751	Verstellte Gehwege V: „Und die Autos, die sich hineinstellen.“	GW5: Nicht passierbarer Gehsteig aufgrund verstellter Fahrfläche V2: Verstellte Gehsteige V8: Autos	
FG 3 Zeile	Barrieren in Bezug auf Informationen (I)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
Zeile 51 - 54	Fehlende Information F: „Ich versteh’s noch immer nicht, warum’s bei den ganzen Straßenbahnen das angeben können, wann der nächste Niederflur kommt, bei den Silberpfeilen können’s nicht sagen, wann der nächste V-Zug kommt, wo man auch rein kann. Versteh ich nicht.“	I1: Fehlende Informationen I1.6: Fehlende Informationen in Bezug auf barrierefreie Züge Ö8:Nnicht barrierefreie Straßenbahnen Ö9: Nicht barrierefreie Züge	
341 - 347	Schienen Fugen S: „Also Schienen würd ich, im Plan sollte ja sowieso verzeichnet sein, dass da eine Straßenbahn geht, oder Zug, oder so was, das muss sowieso drinnen sein, damit, das ich des, sind	I1.7: Fehlende Informationen in Bezug auf Schienen I1.7.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Schienen und deren	

	Schienen, des wo ich sag, da könnte man vielleicht, bei den Schienen gibt es immer wieder, wie weit komm ich mit dem Beton ran an die Schienen, oder gibt's da auch noch was, oder Fugen, wenn ich denk da die Schienen, da komm ich eher drüber weil das ist fast eine Ebene, da rein optisch hab ich mehr Probleme als bei dem hier, wenn ich das sagen darf, ja.“	Beschaffenheit SCH: Schienen SCH1.3: Abgesenkte Straßenbahnschienen	
570 - 575	Behindertenklos G: „Und ich wollte, die Klo, wo sind die Klo, welche jetzt ist für mich wirklich wichtig, und wie sind die konzipiert, ob es nur breit, oder ob es Haltegriffe gibt. Außerdem: die sind manchmal sehr dreckig und was könnten wir selbst dafür tun, weiß ich nicht, aber, also U-Bahn-klos es gibt aber bei machen U-Bahn Stationen, glaub ich. Die sind sehr, uhuh, ich traue mich manchmal nicht, also, aber ich würde gern, aber ich würde gerne wissen, wo es Behindertenklos gibt, auch in Kaffeehäusern, oder so.“	I1.8: Fehlende Informationen in Bezug auf barrierefreie Toiletten W1: Fehlende Angaben zu barrierefreien Toiletten W3: Verschmutzte Toiletten	Barrierefreie Toiletten!
907 - 908	Falsche Infos B: „Was auch wichtig ist, dass die Plattform aktuell sein soll und aktualisiert werden muss, weil falsche Information ist schlechter als keine Information.“	I3: Falsche Informationen	
946 -	Kaputter Lift	I1.1: Fehlende Informationen	Verlinken?

947	B: „Ja, Wiener Linien. Wo man auch anruft, ob ein Lift bei einer U-Bahnstation gerade kaputt ist, oder schon wieder gerichtet, oder sonstiges.“	in Bezug auf Lifte L1: Nicht funktionstüchtiger Lift	
1063 - 1064	Infos WC B: „Wenn man die WCs hernimmt, geht sich das vielleicht aus - auch da gibt es ein öffentliches Verzeichnis.“	I1: Fehlende Informationen	
1071 - 1074	Infos WC S: „Also das ist für mich etwas wichtiges, alle anderen Informationen, sag ich wären wünschenswert aber gehören zur Routenplanung grundsätzlich nicht dazu. Aber genau so ist es, wenn ich da im AKH bin, wo ist das nächste WC, das ich benutzen kann, ja, nicht auf einem Stationsbereich, sondern generell.“	I2.2.: Unklare Informationen in Bezug auf Hinweisschilder zu barrierefreien WCs W1: Fehlende Angaben zu barrierefreien Toiletten W1.1: Unklare Angaben zu barrierefreien Toiletten	
1077 - 1079	Kaputte Lifte G: „Das Zweite: könnte es vielleicht auch hilfreich sein für persönliche Meldungen, aktuelle, der Lift ist kaputt z.B., also SMS schicken oder irgendwas, so eine Info, das könnte vielleicht hilfreich sein.“	I1.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Lifte I2.1.: Unklare Informationen zu Liften L1: Nicht funktionstüchtiger Lift L2: Fehlende Information zu Liften L2.2.: Fehlende Information zur Funktionsfähigkeit des Liftes	
1102 - 1103	Fehlende Informationen G: „Und ich kann nach 6.00 nicht	I1: Fehlende Informationen	

	mehr mit anrufen und fragen, wann der nächste Niederflur kommt.“	I1.6: Fehlende Informationen in Bezug auf barrierefreie Züge	
1104 - 1106	Fehlende Infos G: „Und das ist, ich weiß jetzt nicht, aber ich hab mal im 5. gewohnt, ich bin öfters mit 6er gefahren, ist jetzt jede 2te Straßenbahn ein Niederflur oder jede 4te, es ist immer unterschiedlich, es gibt keine Regel, kann ich mich darauf nicht verlassen.“	I1.6: Fehlende Informationen in Bezug auf barrierefreie Züge	
1224 - 1225	Einsprachigkeit G: „Ja, also auch einfach noch mal zu betonen: Mehrsprachigkeit, wenn ich wo hingeh, suche ich auch auf deutsch, ob es Informationen gibt.“	I5: Keine mehrsprachigen Informationen K1: Fehlende Fähigkeiten K1.3: Fehlende Fähigkeiten in Bezug auf Sprache und Kommunikation	Soziokulturell – politisch!
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf den eigenen Körper (K)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatzinformationen
31 - 33	Technische Hindernisse V: „Es ist aber auch das Fahrzeug - ich habe einen Kia - der mit einem Drehsitz ausgestattet ist. Aber die Transfers, die da notwendig sind, sind sehr aufwendig und auch gefährlich.“	K1: Fehlende Fähigkeiten K1.1: Fehlende Fähigkeiten der AssistentInnen K2: Fehlende physische Möglichkeiten AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls AR4: Barrieren in Abhängigkeit zur Art der Einstiegsmöglichkeit ins Auto	

637 - 640	BusfahrerIn S: „Sie sind barrierefrei, also solches. Nur wenn ich halt ein Problem hab und die kleine Rampe trotzdem nicht schaff, weil die rechte Hand nicht funktioniert, dann, ok, aber das sind menschliche Problem, sag ich jetzt einmal, barrierefrei sind sie, sie senken ab(...)“	K2: Fehlende physische Möglichkeiten Ö4: Personal der Verkehrsbetriebe Ö4.1: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf manuell zu öffnende Rampen bei Bussen	
1224 - 1225	Einsprachigkeit G: „Ja, also auch einfach noch mal zu betonen: Mehrsprachigkeit, wenn ich wo hingeh suche ich auch auf deutsch, ob es Informationen gibt.“	K1: Fehlende Fähigkeiten K1.3: Fehlende Fähigkeiten in Bezug auf Sprache und Kommunikation I5: Keine mehrsprachigen Informationen	
FG 3 Zeile	Barriere Lifte	Qualitäten der Barrieren Kodierung	Zusatz- information
17 - 18	Fehlende Aufzüge P: „Also kleine Treppen, das ist kein Problem, eventuell alte Häuser ohne Aufzüge, das ist schon Problem für uns.“	L4: Keine Lifte vorhanden L4.1: Keine Lifte in alten Gebäuden vorhanden	Mobilität von unten nach oben
946 - 947	Kaputter Lift B: „Ja, Wiener Linien. Wo man auch anruft, ob ein Lift bei einer U-Bahnstation gerade kaputt ist, oder schon wieder gerichtet, oder sonstiges.“	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift I1.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Lifte	
1077 - 1079	Kaputte Lifte G: „Das Zweite: könnte es vielleicht auch hilfreich sein für persönliche	L1: Nicht funktionstüchtiger Lift L2: Fehlende Information zu	

	Meldungen, aktuelle, der Lift ist kaputt z.B., also SMS schicken oder irgendwas, so eine Info, das könnte vielleicht hilfreich sein.“	Liften L2.2.: Fehlende Information zur Funktionsfähigkeit des Liftes I1.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Lifte I2.1.: Unklare Informationen zu Liften	
FG 3 Zeile	Barrieren in Bezug auf öffentliche Verkehrsmitteln (Ö)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
51 - 54	Fehlende Information F: „Ich versteh’s noch immer nicht, warum’s bei den ganzen Straßenbahnen das angeben können, wann der nächste Niederflur kommt, bei den Silberpfeilen können’s nicht sagen, wann der nächste V-Zug kommt, wo man auch rein kann. Versteh ich nicht.“	Ö8: Nicht barrierefreie Straßenbahnen Ö9: Nicht barrierefreie Züge I1: Fehlende Informationen I1.6: Fehlende Informationen in Bezug auf barrierefreie Züge	
611 - 613	Zu steile Rampe bei Bussen G: „Ich hätte gerne dieses Bild gewählt, aber ich weiß nicht, was da ein bisschen mir helfen kann. Wenn ich allein unterwegs bin, vermeide ich Busse, weil die Steigung für mich, selbst wenn sie jetzt so nieder gehen.“	Ö12: Zu steile Ein -und Ausstiegsrampe bei Bussen R1: Nicht bewältigbare Rampen R2.1.: Nicht gut befahrbare Rampe (zu steil)	
616 - 618	BusfahrerIn B: „Die Rampe ist zu steil, die Ausgeklappte“ G: „Ja, ja, manchmal kommen die Fahrer raus und wollen aufmachen die	Ö4: Personal der Verkehrsbetriebe Ö4.1: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf manuell zu öffnende	

	Rampe. Aber manchmal schaff ich das nicht und ich bin mir nicht sicher, ob Fahrer mir helfen, helfen sollen oder nicht, manchmal.“ B: „Normalerweise müssen sie.“ G: „Müssen, ich weiß nicht, aber einmal hat der Fahrer gesagt, ich soll eine Begleitperson immer mitnehmen.“	Rampen bei Bussen Ö4.2: Fehlende Information des Personals der Verkehrsbetriebe	
631 - 635	BusfahrerIn S: „Bei uns würd's das nicht geben, weil wenn's regnet, irgendwie allein, dass die, ohne jetzt böse zu sein, dass die den Hintern in die Höhe heben und jemanden helfen wollen, der fährt die Rampe raus und wenn du die nicht bewältigen kannst, hast ein Pech gehabt, ich red von den Bussen, das sind die Einzigen die durchgehend in Wien barrierefrei sind, das Einzige, und die U-Bahn, bis auf den Spalt“	Ö1: Spalt zwischen U- Bahn und Ausstieg Ö4: Personal der Verkehrsbetriebe Ö4.1: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf manuell zu öffnende Rampen bei Bussen Ö4.2: Fehlende Information des Personals der Verkehrsbetriebe	Wetter = ?
637 - 640	BusfahrerIn S: „Sie sind barrierefrei, also solches. Nur wenn ich halt ein Problem hab und die kleine Rampe trotzdem nicht schaff, weil die rechte Hand nicht funktioniert, dann, ok, aber das sind menschliche Problem, sag ich jetzt einmal, barrierefrei sind sie, sie senken ab (...)“	Ö4: Personal der Verkehrsbetriebe Ö4.1: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf manuell zu öffnende Rampen bei Bussen K2: Fehlende physische Möglichkeiten	
643 - 646	Zu wenig Platz für die Rampe B: „Und wo der die Rampe hin klappt. Ich mein, da steh ich im Gemüse.“	Ö10: Doppelbus, Schwenkbus Ö10.1: Doppelbus,	Genaue Bezeichnung?

	Also da steh ich auf der Wiese, weil es einfach keinen Platz für diesen Doppelbus, Schwenkbus, ich weiß nicht, sieht man nicht, ob beim vorderen Bus vielleicht ein Platz ist, wo man aussteigen kann, aber hinten sicher nicht.“	Schwenkbus: Barriere in Abhängigkeit zur Einstiegstelle Ö10.1.1: Doppelbus, Schwenkbus: Barriere in Abhängigkeit zur Einstiegstelle (Sichtbarkeit) Ö10.1.2: Doppelbus, Schwenkbus: Barriere in Abhängigkeit zur Einstiegstelle (Einstiegmöglichkeit) Ö11: zu wenig Platz an der Haltestelle U1.7: Wiese	
649 - 653	BusfahrerIn F: „Mit dem Mechanischen krieg ich oft Panik, dass ich da nach hinten kipp, weil es ist dann immer wieder ein Glücksspiel, wie jetzt der Busfahrer ist. Es gibt sehr nette, es gibt welche die verdrehen die Augen, weil sie jetzt aussteigen müssen und was arbeiten müssen.“	Ö4: Personal der Verkehrsbetriebe Ö4.1: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf manuell zu öffnende Rampen bei Bussen Ö4.2: Fehlende Information des Personals der Verkehrsbetriebe	
654 - 658	BusfahrerIn B: „Es gibt auch welche, die meinen: ‚nehmens den nächsten Bus‘, hab ich schon gehört (...)“ F: „Hab ich auch schon gehabt.“ S: „Ach so.“ B: „Oder die Rampe ist kaputt.“	Ö4: Personal der Verkehrsbetriebe Ö4.1: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf manuell zu öffnende Rampen bei Bussen Ö4.2: Fehlende Information des Personals der	

		Verkehrsbetriebe	
660 - 663	Zu steile Rampe (kein Gehsteig vorhanden) F: „Da ist mir wichtig: z.B. 44er Endstation , Schottentor, es gibt zwar eine Rampe in jeder Straßenbahn, aber dort gibt's keinen Gehsteig, sprich die Rampe kippt extrem steil runter, da hab ich schon Angst mit dem (...), dass ich auch runterkippe (...).Solche Informationen wären wichtig.“	Ö2.1: Kein angehobener Gehsteig in den Haltestellen, trotz Straßenbahnen mit Rampe R4: Sturzgefahr bei steiler Rampe	
663 - 667	BusfahrerIn F: „Zum Bus, bei der Straßenbahn ist es meistens kein Problem, wenn man drückt, dass der weiß, bei der Station muss man aussteigen, fährt er mit der Rampe raus. Beim Bus ist es mir schon passiert, dass ich 2 -3 Stationen weiter gefahren bin und dann irgendwo ausgestiegen bin und der Busfahrer gemeint hat, na ja, er hat glaubt es haben sich Kinder gespielt, die Information hab ich schon bekommen.“	Ö4.3: Personal der Verkehrsbetriebe in Bezug auf das Fehlinterpretieren der BusfahrerInnen des Ausstiegssignals	
671 - 674	Rampe außerhalb des Gehsteigbereichs Ho: „Bei der Straßenbahn ist das Problem z.B. auch, bei der Bellaria, da muss man weit nach vorne fahren, dass der 2te Straßenbahnzug auch noch fahren kann und dann ist er außerhalb des Gehsteigbereiches mit	Ö2.2: Kein angehobener Gehsteig im kompletten Haltestellenbereich Ö2.1: Kein angehobener Gehsteig in den Haltestellen, trotz Straßenbahnen mit Rampe	

	der Rampe, und dann hab ich da die Probleme.“	R4: Sturzgefahr bei steiler Rampe	
675 - 677	Straßenbahnhaltestelle auf Verkehrsinsel F: „Endstationen. An zwei Stellen hab ich das gehabt, das eine war Endstation Linie D, Südbahnhof, man steigt aus, aus der Straßenbahn, mit der Rampe, Straßenbahn fährt weg und man merkt, dass man auf einer Insel steht (...)“	Ö3: Haltestelle auf Verkehrsinsel Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe Z1.7: Fehlender barrierefreier Zugang zu Haltestellen	
678 - 680	Straßenbahnhaltestelle auf Verkehrsinsel B: „Das ist in der Landstraße auch.“ S: „Ja.“ B: „Nein, hintere Zollamtsstraße, gibt’s auch so eine Insel.“	Ö3: Haltestelle auf Verkehrsinsel Ö3.1: Haltestelle auf Verkehrsinsel ohne Rampe	
682 - 687	Verstellte Gehsteigabschrägung F: „Sie haben schon was gemacht, verbessert, das war vor einem halben Jahr, da hab ich, bin ich herumgestanden und hab auf die Straßenbahn warten müssen, dass ich auf der anderen Seite aussteigen kann, aber das haben sie jetzt eh schon ausgebessert“ B: „Aber in der hinteren Zollamtsstraße gibt’s so was auch, und da ist zwar auf einer Seite abgeschrägt, aber da steht das Wartehüttl drauf.“	Ö3.2: Haltestelle auf Verkehrsinsel Ö3.3.: Keine Möglichkeit die Haltestelle selbstständig zu verlassen Ö3.4: Haltestelle auf Verkehrsinsel mit verstellter Gehsteigabschrägung	

FG 3 Zeile	Barrieren in Bezug auf barrierefreie Parkplätzen (P)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
772 - 774	Fehlender Behindertenparkplatz P: „Ja, ja, wir müssen manchmal, nicht jedes Kind fährt allein mit dem Bus nach Hause, dann müssen wir bei den Eltern abgeben, oder in die Schule, oder was weiß ich (...), da gibt's nichts immer so Behinderte Parkplatz, ist nicht immer gerade frei.“	P1: Fehlende barrierefreie Parkplätze	
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf Querungsmöglichkeiten (Q)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
24 - 25	Zu kurze Grünphase Ho: „(...) Übergang vom Gürtel zur U-Bahn, weil ich da schon Angst hatte, ich komme die nächste grüne Phase auch wieder nicht rüber (...)“	Q2.1: Zu kurze Querungszeit durch zu kurze Grünphasen	
130 - 132	Querungsmöglichkeiten P: „Ich fange an. Ich sehe hier eine Straße, ich glaube 15., oder 16. Bezirk. Baustelle, beidseitig. Also (...) ob du's lenkst, von der Straße der einen Seite auf die andere, das ist unmöglich.“	Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.1.: Fehlende Querungsmöglichkeiten bei Baustellen B4: Beide Straßenseiten betreffende Baustelle	
277 - 280	Querungsmöglichkeit: nicht erkennbarer Zebrastreifen? S: „Ja, ja, eben. Deshalb sage ich, da ist kein Zebrastreifen. Selbst wenn es da drüben wäre, hätte ich gesagt, ich fahre grad hinunter und dann hinüber.“	Q1.2: Fehlende Zebrastreifen	

	Aber nachdem der Zebrastreifen da nicht da ist, kann ich diesen Weg nicht vorschlagen. Als Alternative, wenn des zu (...)“		
320 - 323	Schienen Ausführung B: „Da ist dann eher die Frage, wie sind diese Schienen ausgeführt. Wie sind die Zebrastreifen ausgeführt, wie weit sind die Spurrinnen in den stark befahrenen Straßen, wo das eine Berg- und Talfahrt wird, wenn man über die Kreuzung drüber fährt. Aber in vielen Fällen nützt's nichts, weil ich muss da drüber, oder da durch.“	Q3: Spurrinnen im Kreuzungsbereich SCH: Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen Q1.2.2: Barriere in Bezug auf die Ausführung des Zebrastreifen U1.10: Holpriger Untergrund Aufgrund von Spurrinnen an dicht befahrenen Straßen X2: gefährliche Verkehrssituation in Bezug auf Querungen	
559 - 563	Gehsteigabschrägungen bei Hauseinfahrten V: „Eine Hilfe, die ich mir versuche immer zu merken, wo Hauseinfahrten, also bei Strecken die ich permanent befahren muss, wo Hauseinfahrten sind, wo man vom Gehsteig runter rollen kann, ohne über die 10 cm Kante zu springen, wenn jetzt also diese Einfahrten verfügbar sind, die	Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten G1: Gehsteigkante G1.1: Gehsteigkante ohne Abschrägung	

	Daten, dann wäre ein Einzeichnung für mich z.B. nicht so schlecht. Weil ich weiß, dort kann ich runter, dort rüber, dort wieder rauf.“		
776 - 783	Fehlende Querungsmöglichkeiten S: „The point of no return, ich kann die Straßenseite nicht wechseln, außer, dass ich ein paar hundert Meter unterwegs sein muss, das einzige was im Bild gut ist, die Tankstellenausfahrt, die Schräge passt sogar, die kann ich mit dem Rollstuhl bewältigen, aber da bin ich auf der Straße und mehr komm ich nicht weiter, ich kann die Straßenseite nicht wechseln, von der Höhe, vom Busparkplatz, ok, die Gehsteigkante, ok, beidseits, ok, sag ich alleine nicht zu bewältigen, aber wenn der Bus steht kann er die Rampe rausfahren, auf der Seite, wie gesagt, das sind die Dinge, wo ich 300 Meter fahr, um die Straßenseite wechseln zu können.“	Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.3: Weite Umwege durch fehlende Querungsmöglichkeiten UW: Umwege	
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf Rampen (R)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
470 - 473	Zu steile Rampen S: „Wo ich auch noch eine große Problematik sehe: es gibt ja beim Supermarkt genügend Rampen für die Anlieferung, sind ja meistens, so null Chance irgendwie rauf zu kommen, sind nicht rollstuhlgerecht als solches, weil die weit über 10% sind. Also das	R1: Nicht bewältigbare Rampen R1.3: Nicht bewältigbare Rampen (über 10% Steigung) R1.4: Rampen bei Supermärkten für die Anlieferung der Ware, aber nicht als barrierefreier	

	ist eine generelle Anmerkung, die sind so steil, da.“	Zugang benützbar Z1.3: Fehlende barrierefreie Zugänge in Geschäfte	
611 - 613	Zu steile Rampe bei Bussen G: „Ich hätte gerne dieses Bild gewählt, aber ich weiß nicht, was da ein bisschen mir helfen kann. Wenn ich allein unterwegs bin, vermeide ich Busse, weil die Steigung für mich, selbst wenn sie jetzt so nieder gehen“	R1: Nicht bewältigbare Rampen R2.1.: Nicht gut befahrbare Rampe (zu steil) Ö12: Zu steile Ein -und Ausstiegsrampe bei Bussen	
660 - 663	Zu steile Rampe (kein Gehsteig vorhanden) F: „Da ist mir wichtig z.B. 44er Endstation , Schottentor, es gibt zwar eine Rampe in jeder Straßenbahn, aber dort gibt's keinen Gehsteig, sprich die Rampe kippt extrem steil runter, da hab ich schon Angst mit dem (...), dass ich auch runterkippe (...). Solche Informationen wären wichtig.“	R4: Sturzgefahr bei steiler Rampe Ö2.1: Kein angehobener Gehsteig in den Haltestellen, trotz Straßenbahnen mit Rampe	
671 - 674	Rampe außerhalb des Gehsteigbereichs Ho: „Bei der Straßenbahn ist das Problem z.B. auch, bei der Bellaria, da muss man weit nach vorne fahren, dass der 2te Straßenbahnzug auch noch fahren kann, und dann ist er außerhalb des Gehsteigbereiches mit der Rampe, und dann hab ich da die Probleme.“	R4: Sturzgefahr bei steiler Rampe Ö2.2: Kein angehobener Gehsteig im kompletten Haltestellenbereich Ö2.1: Kein angehobener Gehsteig in den Haltestellen, trotz Straßenbahnen mit Rampe	

FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf Steigungen (S)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
413 - 415	Steigung V: „Was für mich auch von Bedeutung ist, ist die Steigung, ab einer gewissen Steigung können meine AssistentInnen mit nicht mehr schieben, dann muss man sich was anderes überlegen“	S2.1: Zu steile Steigungen S1.3.1: Lange Steigung, nicht bewältigbar trotz Hilfe (mechanische Rollstühle/AssistentInnen)	
478 - 492	Steigung H: „I wollt bei ihnen noch nachfragen, sie haben gesagt, für sie ist die Neigung wichtig, um einschätzen zu können, ob die BetreuerInnen den Rollstuhl schieben können. Was ist da die kritische Neigung?“ S: „Über 6%.“ H: „Oder wie sprechen sie?“ V: „Das kann i jetzt nit sagen.“ H: „Oder wie können sie das benennen?“ V: „Ich schau mir die Füße der Assistenten an, dann weiß ich welche Kraft dahinter steckt. Na, das ist wirklich ein Erfahrungswert. Bei mir, die Kalvarienbergstraße, komm ich hinauf mit jedem und darüber hinaus, teilweise, das kann ich nicht benennen, weil ich´s noch nicht ausgemessen hab.“ H: „Also sie müssen die Situation einfach kennen und dann können sie es einschätzen“	S1.2: Lange Steigungen, nicht bewältigbar ohne Hilfe (mechanische Rollstühle/SelbstfahrerInnen) S1.3: Lange Steigung, nur mit hohem Kraftaufwand der AssistentInnen bewältigbar S1.3.1: Lange Steigung, nicht bewältigbar trotz Hilfe (mechanische Rollstühle/AssistentInnen)	

	V: „Ich weiß jetzt, auf Grund meiner Erfahrung, das wird gehen und das ist zu steil, das kann ich niemanden zumuten.“		
497 - 498	Steigung S: „Wie gsagt, da kann ich nur sagen, was die Norm betrifft: maximal 6%, 10% mit jemanden der schieben kann.“	S2. Steile Steigung S2.1.1: Zu steile Steigungen (ab 6%) S2.2: 10 Prozentige Steigung nur mit Hilfe bewältigbar	
528 - 529	Steigung S: „Da gibt’s dann die Möglichkeit, dass es dort ein Rollstuhlzeichen gibt, Rollstühle nein, wenn es so steil ist.“	S4: Fehlende Information bei Steigungsbeginn I1.4: Fehlende Information in Bezug auf Steigungen	
962 - 964	Steigungen, Untergründe, Gehsteigkanten B: „Ich kann mich nicht auf eines beschränken, was ist notwendig für wen ist die Frage, wir haben in der Diskussion festgestellt, dass das mit den Steigungen sehr individuell ist, oder usw. Gehsteigkanten, Pflasterungen.“	S: Steigungen U1.2.: Kopfsteinpflaster G1: Gehsteigkante	
965 - 967	Steigung S: „Das ist inkludiert, notwendig wenn ich von da nach dort kommen muss, deshalb habe ich auch Alternative gesagt, er sagt mir ok, da ist die Steigung so groß, wenn du das nicht kannst, dann fahr den anderen Weg, da gibt es noch einen Weg.“	S: Steigungen S2.1: Zu steile Steigungen S1.1: Umwege aufgrund der Steigung	
1194-	Untergrund, Steigung, ...	S: Steigungen	

1195	S: „Ja, ja, auf jeden Fall, Betonung auf aktualisiert, alles was dann noch dazukommen kann, machbar ist, herzlich willkommen, aber ohne den Basisdaten, den Wegen, der Wegebeschreibung, Untergrund, Steigung , Alternativen, brauch ich gar nicht anfangen, sag ich jetzt einmal.“	U: Untergründe	
FG 3 Zeile	Barriere Schienen (SCH)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
132 - 134	Straßenbahnschienen P: „In der Mitte sind die Straßenbahnschienen, das ist auch eine Behinderung, wahrscheinlich für die Rollstuhlfahrer sein.“	SCH1: Straßenbahnschienen	
217 - 220	Engstelle Gehsteig S: „Wenn ich mir die linke anschau, die is ja direkt bei den Gleisen. Auf der anderen Seite hab ich da einen Lichtmast, oder für die Straßenbahn ein Trum. Wenn i die auch noch nach vor setzen würde, hab ich dann das Eck blockiert und ich komm überhaupt nicht vorbei.“	SCH1: Straßenbahnschienen GW4.2: Engstelle durch bauliche Maßnahmen am Gehsteig	
301 - 308	Schienen H: „Ah, das ist jetzt gedanklich ein bisserl eine Akrobatik: wenn sie dieses Bild auch nicht hätten, und einfach da hinaus wollen, und da durch wollen, brauchen Sie dann zum Beispiel die Information, dass dort Schienen verlaufen?“	SCH: Schienen SCH1.1: Sturzgefahr bei Straßenbahnschienen SCH1.2: Gefahr hängen zu bleiben in Bezug auf Straßenbahnschienen AR1: Barrieren in	

	S: „Ja! Mit dem Elektrorollstuhl nicht.“ B: „Ja mit dem Elektrorollstuhl“ S: „Also wenn ich mit meinem mit den kleinen Rädern fahre, überschlage ich mich. Da komme ich rein.“	Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (mechanischer Rollstuhl)	
320 - 323	Schienen Ausführung B: „Da ist dann eher die Frage, wie sind diese Schienen ausgeführt. Wie sind die Zebrastreifen ausgeführt, wie weit sind die Spurrinnen in den stark befahrenen Straßen, wo das eine Berg- und Talfahrt wird, wenn man über die Kreuzung drüber fährt. Aber in vielen Fällen nützt's nichts, weil ich muss da drüber, oder da durch.“	SCH: Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen Q1.2.2: Barriere in Bezug auf die Ausführung des Zebrastreifen Q3: Spurrinnen im Kreuzungsbereich U1.10: Holpriger Untergrund Aufgrund von Spurrinnen an dicht befahrenen Straßen X2: Gefährliche Verkehrssituation in Bezug auf Querungen	
325 - 326	Schienen Information B: „Also die Informationen, dass es Schienen hier sind. Aber wie kann ich Schienen hier ausweichen, geht nicht.“	SCH: Schienen I1.7: Fehlende Informationen in Bezug auf Schienen	
341 - 347	Schienen Fugen S: „Also Schienen würd ich, im Plan	SCH: Schienen SCH1.3: Abgesenkte	

	sollte ja sowieso verzeichnet sein, dass da eine Straßenbahn geht, oder Zug, oder so was, das muss sowieso drinnen sein, damit, dass ich, des sind Schienen, des wo ich sag, da könnte man vielleicht, bei den Schienen gibt es immer wieder, wie weit komm ich mit dem Beton ran an die Schienen, oder gibt's da auch noch was, oder Fugen, wenn ich denk da die Schienen, da komm ich eher drüber, weil das ist fast eine Ebene da, rein optisch hab ich mehr Probleme, als bei dem hier, wenn ich das sagen darf, ja.“	Straßenbahnschienen I1.7.1: Fehlende Informationen in Bezug auf Schienen und deren Beschaffenheit	
348 - 352	Schienen m. Spalt dazwischen B: „Wobei das ja nicht die Frage der Schienen, oder nicht Schienen ist.“ S: „Der Spalt dazwischen.“ B: „Sondern wie sind sie ausgeführt, und wie stark befahren ist die Straße, und wie schnell nützt sich das ab, und sinken die Betonplatten dann auch irgendwann einmal ein, keine Ahnung, am Ring z.B., net, sind auch so.“	SCH3: Barriere in Bezug auf abgenutzte Schienen SCH3.1: Barriere bei abgenutzten Schienen in Bezug auf die abgesunkenen Zwischenverplattungen SCH4: Spalten zwischen den Schienen	
353 - 356	Schienen Abnützungen S: „Ja, da is.“ B: „Das sind aber Stufen drin“ S: „Ganz schöne Löcher - ich hätt's als Löcher bezeichnet.“ B: „Ich sag Stufen.“	SCH3: Barriere in Bezug auf abgenutzte Schienen SCH3.1: Barriere bei abgenutzten Schienen in Bezug auf die abgesunkenen Zwischenverplattungen SCH3.1.2: Barriere bei	

		abgenützten Schienen in Bezug auf die abgesunkenen und kaputten Zwischenverplattungen U5: Löcher im Untergrund	
358 - 370	Schienen Spalt H: „Wo wäre da der kritische Punkt, wos nicht mehr überwindbar ist, also wenn sie jetzt sagen, es ist ein baulicher Mangel oder ein zusätzlicher Randstein, oder.“ S: „Der Spalt sollte sicher nicht mehr als 3 cm sein, der Spalt dazwischen“ H: „Jetzt zwischen Betonplatte und Schiene?“	SCH4: Spalten zwischen den Schienen SCH4.1: Spalten zwischen den Schienen (max. 3cm breit)	
376 - 383	Schienen Höhenunterschied H: „Höhenunterschied?“ S: „Es sollte also fast keinen geben, also was sagt man dann, maximal 1 cm, maximalst.“ B: „Höhenunterschied, wo?“ S: „Bei den Schienen.“ B: „Wo?“ S: „Zwischen Beton, Straße und Schiene soll nicht mehr als ein halber cm, ist selten, aber, aber ich sag einmal maximal.“	SCH3.1.1: Barriere bei abgenützten Schienen in Bezug auf die abgesunkenen Zwischenverplattungen (max. 1 cm Höhenunterschied)	
386 - 389	Schienen Abnutzung B: „Aber perfekt ausgeführt, in fünf Jahren ist das nimmer, net, ist der Beton eingesunken, sind die Betonplatten eingesunken, ist durch	SCH3.1.2: Barriere bei abgenützten Schienen in Bezug auf die abgesunkenen und kaputten Zwischenverplattungen	

	die Belastung der Autos der Asphalt geschwunden und ich hab dort Löcher, die ich fünf Jahre davor nicht gehabt hab, also insofern.“		
FG 3 Zeile	Barriere Stufen (ST)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
29 - 31	Stiegen V: „Die Barrieren von meiner Dienststelle, von wo ich komme, daher sind also Stiegen, das ist ein altes Amtsgebäude, die wird mit einer Raupe bewältigt.“	ST5: Stufen in öffentliche Gebäude	
433 - 435	Stufe H: „Eine Stiege heißt?“ V: „Eine Stufe.“ V: „Eine Stufe, hm; ist also eine wesentliches Hemmnis.“	ST: Stufe	
436 - 437	Stufe V: „Eine Stufe ist mindestens 10 cm hoch“ B: „Eine Stufe ist eine Stufe zu viel“	ST: Stufe	
453 - 455	Stufen hinauf od. hinunter S: „8 cm kann ich, ich kann eben so zurück kippen, dass ich wirklich dann net vorne raus flieg, aber das ist wieder kein 0/8/15 Rollstuhl, sag ich wieder. Das wär hinunter und hinauf, hinauf kann ich sagen tschüss, baba, danke.“	ST7: Stufen mit einer Höhe von 8 cm als Barriere in Bezug zur Fahrtrichtung (hinab ist möglich, hinauf nicht) AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls	
465 - 468	Stiegen (mehr als 2 Stufen) V: „Der Hintergrund bei mir ist, dass	ST8: Mehr als 2 Stufen auch mit Rampe und	

	ich mit einer kleinen Rampe, die ich mit habe, kann ich es zwar organisieren, dass mir jemand hilft raufzukommen, also maximal über ein zwei Stufen, aber, und auch gezogen werde, selbst von Assistentinnen. Alles was drüber ist, ist aber ein Stopp.“	AssistentInnen nicht bewältigbar	
867 - 869	Untergrund Kopfsteinpflaster V: „Also die Basisinformation wäre für mich der Untergrund und der Weg. Die Richtung, also bzw. der Weg und welcher Untergrund, Kopfsteinpflaster, oder mit Kanten, oder ohne Kanten, das wäre für mich das auf einen Blick.“	ST7: Stufen mit einer Höhe von 8 cm als Barriere in Bezug zur Fahrtrichtung (hinab ist möglich , hinauf nicht) U: Untergründe U1.2.: Kopfsteinpflaster U4: Bauliche Hindernisse im Untergrund	
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf den Untergrund (U)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
149	Untergrund S: „Ja, und unabhängig von Untergrund (...)“	U: Untergründe	
207 - 208	Untergrund (Zebrastreifen und Schienen) B: „Ah, die Kombination mit Zebrastreifen und Straßenbahnschienen ist erfahrungsgemäß sehr holprig und unruhig zu fahren.“	U1: Holpriger Untergrund U1.9: Holpriger Untergrund aufgrund der Kombination aus Zebrastreifen und Schienen SCH1: Straßenbahnschienen	
320 - 323	Schienen Ausführung B: „Da ist dann eher die Frage, wie	U1.10: Holpriger Untergrund Aufgrund von Spurrinnen an	

	sind diese Schienen ausgeführt. Wie sind die Zebrastreifen ausgeführt, wie weit sind die Spurrinnen in den stark befahrenen Straßen, wo das eine Berg- und Talfahrt wird, wenn man über die Kreuzung drüber fährt. Aber in vielen Fällen nützt's nichts, weil ich muss da drüber, oder da durch.“	dicht befahrenen Straßen SCH: Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen Q1.2.2: Barriere in Bezug auf die Ausführung des Zebrastreifen Q3: Spurrinnen im Kreuzungsbereich X2: Gefährliche Verkehrssituation in Bezug auf Querungen	
353 - 356	Schienen Abnützungen S: „Ja, da is.“ B: „Das sind aber Stufen drin.“ S: „Ganz schöne Löcher - ich hätt's als Löcher bezeichnet.“ B: „Ich sag Stufen.“	U5: Löcher im Untergrund SCH3: Barriere in Bezug auf abgenützte Schienen SCH3.1: Barriere bei abgenützten Schienen in Bezug auf die abgesunkenen Zwischenverplattungen SCH3.1.2: Barriere bei abgenützten Schienen in Bezug auf die abgesunkenen und kaputten Zwischenverplattungen	
408 - 410	Untergrund/Stufen V: „Die erste Anforderung für mich	U6: Erhebungen im Untergrund	

	wäre der Untergrund, wo ich also herauslesen kann, brauch ich Elektrorollstuhl, um drüber zu springen, oder kann ich mit einem normalen Rollstuhl, also sozusagen Stufen bis zu 7cm sind bewältigbar, alles was drüber ist, wird's eben sehr holprig.“	U6: Erhebungen im Untergrund (über 7cm) AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls	
411 - 412	Untergrund/Pflasterung V: „Ah, zum Untergrund gehört auch, ahm, die Pflasterung, ob es eine glatte, oder eine Kopfsteinpflasterung ist, das gibt viel her.“	U1.2.: Kopfsteinpflaster U1.2.9: Glatte Pflasterung	
542 - 547	Kopfsteinpflaster B: „Das Kopfsteinpflaster ist sicher schon öfters vorgekommen, ich möchte es trotzdem auch noch mal sagen, Kopfsteinpflaster ist nicht nur für jene, die einen mechanischen Rollstuhl mit kleinen Rädern benutzen, unangenehm, sondern auch für, da ist es vielleicht nicht bewältigbar, sagen wir mal so, aber auch für jemanden der mit dem E-Rollstuhl unterwegs ist, ist es wirklich sehr unangenehm, für längere Strecken eine wirkliche Belastung, einfach körperlich anstrengend.“	U1.2.: Kopfsteinpflaster U1.2.10: Nicht bewältigbare Strecke aufgrund des Kopfsteinpflasters U1.2.12: Belastende Strecke aufgrund des Kopfsteinpflasters AR: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls AR1: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (mechanischer Rollstuhl) AR2: Barrieren in Abhängigkeit zur Art des Rollstuhls (elektrischer Rollstuhl)	
551 -	Pflasterung bei	U1.2.: Kopfsteinpflaster	

554	U-Bahnausgang B: „Ausstieg vom Lift, von der U-Bahn direkt am Platz, und man hat keine Chance man ist dort wie auf einer Insel umgeben von Haien, die einen fressen wollen, aber man muss da einfach durch und holpert ziemlich lang, bis man dann wieder auf asphaltierte Straße kommt.“	U1.2.11: Kopfsteinpflaster beim Ausgang des U-Bahnliftes (ohne Ausweichmöglichkeit)	
643 - 646	Zu wenig Platz für die Rampe B: „Und wo der die Rampe hinklappt. Ich mein, da steh ich im Gemüse. Also da steh ich auf der Wiese, weil es einfach keinen Platz für diesen Doppelbus, Schwenkbus, ich weiß nicht, sieht man nicht ob beim vorderen Bus vielleicht ein Platz ist, wo man aussteigen kann, aber hinten sicher nicht.“	U1.7: Wiese Ö10: Doppelbus, Schwenkbus Ö10.1: Doppelbus, Schwenkbus: Barriere in Abhängigkeit zur Einstiegstelle Ö10.1.1: Doppelbus, Schwenkbus: Barriere in Abhängigkeit zur Einstiegstelle (Sichtbarkeit) Ö10.1.2: Doppelbus, Schwenkbus: Barriere in Abhängigkeit zur Einstiegstelle (Einstiegmöglichkeit) Ö11: Zu wenig Platz an der Haltestelle	Genaue Bezeichnung?
962 - 964	Steigungen, Untergründe, Gehsteigkanten B: „Ich kann mich nicht auf eines beschränken, was ist notwendig, für wen ist die Frage, wir haben in der	U1.2.: Kopfsteinpflaster G1: Gehsteigkante S: Steigungen	

	Diskussion festgestellt, dass das mit den Steigungen sehr individuell ist, oder usw., Gehsteigkanten, Pflasterungen.“		
1194-1195	Untergrund,Steigung,... S: „Ja, ja, auf jeden Fall, Betonung auf aktualisiert, alles was dann noch dazukommen kann, machbar ist, herzlich willkommen, aber ohne den Basisdaten, den Wegen, der Wegebeschreibung, Untergrund, Steigung , Alternativen, brauch ich gar nicht anfangen, sag ich jetzt einmal.“	U: Untergründe S: Steigungen	
FG 3 Zeile	Barriere Umweg (UW)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
159 - 160	Gefährliche Umwege F: „Die letzten paar mal, wo ich dort war, also ich bin einfach auf der Straße gefahren, wo die Straßenbahn normalerweise fährt.“	UW2: Gefährliche Umwege X: Gefährliche Verkehrssituation	
415 - 420	Breite des Weges/Parkende Autos V: „Und die Breite des Weges, es gibt einige Straßen in Wien, die ich regelmäßig befahren muss, wo zwar der Gehsteig grundsätzlich breit genug wäre, nur die parkenden Autos so eng an der Wand stehen, dass ich immer wieder mal gestoppt werde und es ein großer Aufwand ist wieder zurückzukommen. Also, dass einfach die Realität der Situation auch eingetragen ist und nicht nur die	UW: Umwege V2: Verstellte Gehsteige V2.2: Umwege Aufgrund verstellter Gehsteige GW1: Zu schmaler Gehsteig	

	theoretischen Breiten, wie man sie einem Plan sieht, ah.“		
776 - 783	Fehlende Querungsmöglichkeiten S: „The point of no return, ich kann die Straßenseite nicht wechseln, außer, dass ich ein paar hundert Meter unterwegs sein muss, das einzige was im Bild gut ist, die Tankstellenausfahrt, die Schräge passt sogar, die kann ich mit dem Rollstuhl bewältigen, aber da bin ich auf der Straße und mehr komm ich nicht weiter, ich kann die Straßenseite nicht wechseln, von der Höhe, vom Busparkplatz, ok, die Gehsteigkante, ok, beidseits, ok, sag ich alleine nicht zu bewältigen, aber wenn der Bus steht kann er die Rampe rausfahren, auf der Seite, wie gesagt, das sind die Dinge, wo ich 300 Meter fahr, um die Straßenseite wechseln zu können.“	UW: Umwege Q1: Fehlende Querungsmöglichkeiten Q1.3: weite Umwege durch fehlende Querungsmöglichkeiten	
FG 3 Zeile	Barriere VerkehrsteilnehmerInnen (V)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
743 - 746	Verstellte Gehwege A: „Aber vorher sind wir oft mit dem Mechanischen gefahren, das war wirklich ein bisschen mühsam. Wenn, die Straße war nicht so ganz genau und schmal finden ich. Darum, die Fußwege immer was steht, Blumen, Fahrrad, oder so, da muss man suchen, wo kann man runter gehen, weil wirklich wäre gut, wie haben sie	V2: Verstellte Gehsteige GW4.4: Engstelle durch Blumenkisten GW4.2: Engstelle durch bauliche Maßnahmen am Gehsteig GW5: Nicht passierbarer Gehsteig aufgrund verstellter Fahrfläche	

	gesagt?“	UW4: Umweg aufgrund von verstellten Gehsteigs	
23 - 24	PassantInnen Ho: „Ich bin bei einer Gruppe von 5 indischen Müttern mit Kinderwagen hängengeblieben (...). Die haben mich einfach nicht vorbei gelassen. Hupen hat nichts geholfen.“	V2.1: Blockierte Gehsteige von PassantInnen	
41 - 45	PassantInnen B: „Allerdings hab ich auch heute den täglichen Kampf um einen Platz im Lift ausfechten müssen, weil sich halt da gerne andere Leute vordrängen, wenn man a bisserl zurückfährt, um andere aussteigen zu lassen, drängen sich Leute in der Zwischenzeit schon links und rechts hinein. Das ist allerdings kein technisches, sondern eher ein menschlich-gesellschaftliches Problem.“	V: VerkehrsteilnehmerInnen V9: Besetzte Lifte	
47 - 49	PassantInnen F: „F., das Problem kenne ich. Ich bin schon ein paar mal vorm Aufzug gestanden. Und dann hab ich gemeint, fahrt's ruhig, ich nehme die Treppe und dann war meistens betretenes Schweigen. Aber aussteigen tun's dann trotzdem net.“	V: VerkehrsteilnehmerInnen V9: Besetzte Lifte	
415 - 420	Breite des Weges/Parkende Autos V: „Und die Breite des Weges, es gibt einige Straßen in Wien, die ich regelmäßig befahren muss, wo zwar der Gehsteig grundsätzlich breit	V2: Verstellte Gehsteige V2.2: Umwege Aufgrund verstellter Gehsteige GW1: Zu schmaler Gehsteig	

	genug wäre, nur die parkenden Autos so eng an der Wand stehen, dass ich immer wieder mal gestoppt werde und es ein großer Aufwand ist wieder zurückzukommen. Also, dass einfach die Realität der Situation auch eingetragen ist und nicht nur die theoretischen Breiten, wie man sie einem Plan sieht, ah.“	UW: Umwege	
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf Toiletten (W)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
570 - 575	Behindertenklos G: „Und ich wollte, die Klo, wo sind die Klo, welche jetzt ist für mich wirklich wichtig, und wie sind die konzipiert, ob es nur breit, oder ob es Haltegriffe gibt. Außerdem: die sind manchmal sehr dreckig und was könnten wir selbst dafür tun, weiß ich nicht, aber, also U-Bahn-klos es gibt aber bei machen U-Bahn Stationen, glaub ich. Die sind sehr, uhuh, ich traue mich manchmal nicht, also, aber ich würde gern, aber ich würde gerne wissen, wo es Behindertenklos gibt, auch in Kaffeehäusern, oder so.“	W1: Fehlende Angaben zu barrierefreien Toiletten W3: Verschmutzte Toiletten I1.8: Fehlende Informationen in Bezug auf barrierefreie Toiletten	
1071 - 1074	Infos WC S: „Also das ist für mich etwas wichtiges, alle anderen Informationen, sag ich, wären wünschenswert, aber gehören zur Routenplanung grundsätzlich nicht dazu. Aber genau so ist es , wenn ich da im AKH bin,	W1: Fehlende Angaben zu barrierefreien Toiletten W1.1: Unklare Angaben zu barrierefreien Toiletten I2.2.: Unklare Informationen in Bezug auf Hinweisschilder	

	wo ist das nächste WC, das ich benutzen kann, ja, nicht auf einem Stationsbereich, sondern generell.“	zu barrierefreien WC's	
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf gefährliche Verkehrssituationen(X)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz- informationen
159 - 160	Gefährliche Umwege F: „Die letzten paar mal, wo ich dort war, also ich bin einfach auf der Straße gefahren, wo die Straßenbahn normalerweise fährt.“	X: Gefährliche Verkehrssituation UW2: Gefährliche Umwege	
320 - 323	Schienen Ausführung B: „Da ist dann eher die Frage, wie sind diese Schienen ausgeführt. Wie sind die Zebrastreifen ausgeführt, wie weit sind die Spurrinnen in den stark befahrenen Straßen, wo das eine Berg- und Talfahrt wird, wenn man über die Kreuzung drüber fährt. Aber in vielen Fällen nützt's nichts, weil ich muss da drüber, oder da durch.“	X2: Gefährliche Verkehrssituation in Bezug auf Querungen SCH: Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen SCH2: Barriere in Abhängigkeit zur Ausführung der Schienen Q1.2.2: Barriere in Bezug auf die Ausführung des Zebrastreifen Q3: Spurrinnen im Kreuzungsbereich U1.10: Holpriger Untergrund aufgrund von Spurrinnen an dicht befahrenen Straßen	
703 - 704	Gefährliche Stellen F: „Ich mein, bei solchen Sachen,	X3: Ungesicherte Treppe (Sturzgefahr)	

	würde ich zumindest die oberste Treppe gelb markieren, damit man sie nicht übersieht.“		
FG 3 Zeile	Barriere in Bezug auf barrierefreie Zugänge (Z)	Qualitäten der Barrieren Kodierungen	Zusatz-informationen
57 - 58	Barrierefreie Lokalitäten F: „Ja, und Probleme mit Lokalen und Restaurants, ich weiß nicht. Das ist wieder eine andere Geschichte.“	Z1: Fehlende barrierefreie Zugänge Z1.8: Fehlende Barrierefreie Zugänge in Lokale	
470 - 473	Zu steile Rampen S: Wo ich auch noch eine große Problematik sehe, es gibt ja beim Supermarkt genügend Rampen für die Anlieferung, sind ja meistens, so null Chance irgendwie rauf zu kommen, sind nicht rollstuhlgerecht als solches, weil die weit über 10% sind. Also das ist eine generelle Anmerkung, die sind so steil, da.“	Z1.3: Fehlende barrierefreie Zugänge in Geschäfte R1: Nicht bewältigbare Rampen R1.3: Nicht bewältigbare Rampen (über 10% Steigung) R1.4: Rampen bei Supermärkten für die Anlieferung der Ware, aber nicht als barrierefreier Zugang benützbar	

fh gesundheit
wir bilden die zukunft



Eidesstattliche Erklärung [Masterarbeit]

Daten Studierender

Nachname Vorname Titel	Außermaier Hannes, B.Sc.
Personenkennzeichen	1140031001
Studiengang/Lehrgang	Masterstudiengang Ergotherapie
Jahrgang, Klasse	2012-2015

Ich erkläre hiermit, dass ich die Masterarbeit zum Thema

Handlungswissenschaftliche Zugänge zu Barrieren im öffentlichen Raum Verbesserung von Handlungsfreiheit und Partizipation von RollstuhlnutzerInnen ausgehend von einem Barriere-Informationssystem

selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt, sowie alle wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Texten entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Dies gilt für gedruckte Texte ebenso wie für dem Internet entnommene Texte, audiovisuelle Medien, Hörbücher und Bildnachweise.

Wien, am 30.01.2015

Ort, Datum

Unterschrift des Studierenden

Lebenslauf

Hannes Außerraier, B.Sc.

Persönliche Daten

geb. am 26.10.1979 in Innsbruck

Wohnhaft in 1200 Wien

Schulbildung

Volksschule und Hauptschule in Wattens

Kunstfachschole für Tischlerei, Innsbruck. (1994 – 1998)

Auslandsaufenthalt

Europäischer Freiwilligendienst in Madrid/Spanien, einjähriges Schulprojekt mit Kindern und Jugendlichen (1999 – 2000)

Beruflicher Werdegang

Tischlerei und Holzrestauration (1998 – 1999, 2000 – 2001)

Assistent/Trainer im Wohn- und Sportbereich mit Menschen mit speziellen Bedürfnissen im Seraphischem Liebeswerk (2001 – 2008)

Studienberechtigungsprüfung für Medizin (2003 – 2005)

Akademie für Ergotherapie Innsbruck, AZW (2005 – 2008)

Ergotherapeut im Institut für Therapien der assista Soziale Dienste GmbH (2008 – 2011)

Masterlehrgang in Ergotherapie an der fh gesundheit in Innsbruck und freiberufliche Tätigkeit (ergotherapeutisches Klettern) (2012 – laufend)

Forschungsstipendium der Medizinischen Universität Wien (2012–2013)

Ergotherapeut im Ambulatorium der VKKJ in Wien, Strebersdorf (2013 – laufend)

Lehrauftrag an der fh gesundheit (Geführte Interaktion nach Sonderegger), (2014)

Weiterbildungen

Masterlehrgang in Ergotherapie, Grundkurs Lernbegleitung als geführte Interaktion im Alltag, Sensorische Integration (SI) Grundkurs nach EVS, SI Aufbaukurse A1, A2, C, E und F nach EVS, Grundkurs Spiraldynamik in der Pädiatrie, Neurodynamik, ICF-Schulungen, ICP - Schwimmkurse (Halliwick, Watsu), div. therapeutisch relevante Fortbildungen (Klettertherapie, neuroanatomische Kurse) und Seminare im Rahmen des Programm JUGEND der Europäischen Union (Menschen mit Behinderung und das Programm JUGEND, internationale Vernetzungsseminare für Jugendarbeiter).

Aktivitäten

Aktiv im CP Behindertensport (Boccia, Klettern), im Ethikbeirat des Berufsverbandes Ergotherapie Austria und in linken emanzipatorischen Zusammenhängen.