

LAG SELBSTHILFE NRW e.V., Neubrückenstr. 12 – 14, 48143 Münster

An die
Präsidentin des
Landtags Nordrhein-Westfalen
Frau Carina Gödecke
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

per E-Mail:
anhoerung@landtag.nrw.de
harald.holler@landtag.nrw.de

Landesarbeitsgemeinschaft
SELBSTHILFE
von Menschen mit Behinderung
und chronischer Erkrankung und
ihren Angehörigen Nordrhein-
Westfalen e.V.

An den
Vorsitzenden des Ausschusses
Für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Herrn MdL Dieter Hilser
Landtag Nordrhein-Westfalen
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf



Neubrückenstraße 12-14
48143 Münster

Telefon
02 51-4 34 00

Telefax
02 51-51 90 51

Sparkasse
Münsterland Ost
Kto-Nr. 297 580
BLZ 400 501 50

Geschäftsführender
Vorstand

Geesken Wörmann
Vorsitzende

Horst Prox
Stellvertretender
Vorsitzender

Jan Lepschy
Schatzmeister

Mechtild Föcking
Schriftführerin

Hannelore Loskill
Zuständig für die Zusammenar-
beit mit den Mitgliedsverbänden

Münster, 1. Oktober 2012

Nachrichtlich per E-Mail:

Der Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung

Herrn Norbert Killewald
Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales NRW
Fürstenwall 25
40219 Düsseldorf
Norbert.Killewald@lbb.nrw.de

Zentrum für selbstbestimmtes Leben
Herrn Horst Ladenberger
An der Bottmühle 2+15
50578 Köln
ladenberger@zsl-koeln.de

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen- Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/57 und

**„Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW“,
Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr am 1. Oktober 2012
Stellungnahme aus der Sicht der Behinderten-Selbsthilfe**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,
Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
Sehr geehrte Damen und Herren Fraktionsvorsitzende,

gerne nimmt die LAG SELBSTHILFE NRW e.V. Stellung zu o.g.
Gesetzes- sowie Verordnungsentwurf.

Als Zusammenschluss von zurzeit 129 Selbsthilfe-Verbänden behinderter und chronisch kranker Menschen in Nordrhein-Westfalen, bündelt die Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE NRW, wo möglich, die Interessen ihrer behindertenspezifisch arbeitenden Mitglieder in behinderungsübergreifenden Stellungnahmen. Diese Stellungnahme erfolgt auf Grundlage der uns unter dem 10. September 2012 zum Gesetzentwurf und am 14. September 2012 zum Verordnungsentwurf zu § 11 ÖPNVG NRW übermittelten Unterlagen (jeweils Eingang hier) und nach Rücksprache mit unseren Mitgliedsverbänden, die Sie in der Anlage aufgelistet finden. Darüber hinaus ist Rücksprache gehalten worden mit dem Zentrum für selbstbestimmtes Leben in Köln, deren Anregungen ebenfalls in diese Stellungnahme mit eingeflossen sind.

**Zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
„Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)“
sowie
zum Entwurf der
„Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG
NRW“,
nimmt die LAG SELBSTHILFE NRW e.V.
wie folgt Stellung:**

I. Vorbemerkung

Für die LAG SELBSTHILFE NRW als Interessenzusammenschluss der Behinderten-Selbsthilfe, stehen im Zusammenhang mit den hier vorgelegten Entwürfen, selbstverständlich die Belange der Menschen mit Behinderung im Vordergrund; die durch den Gesetzentwurf neu zu ordnenden Finanzierungsaspekte des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen, können dagegen von uns als LAG SELBSTHILFE NRW nicht konkret sondern allenfalls grundsätzlich und mittelbar beurteilt werden.

Wir gehen deshalb neben grundsätzlichen Aspekten nur auf die Fragestellungen des Fragenkatalogs ein, die wir als Behinderten-Selbsthilfeverband von Betroffenen für Betroffene beurteilen können und listen darüber hinaus die Punkte auf, die uns aus der Sicht behinderter Menschen für die Zukunft des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen wichtig erscheinen.

II. Grundsätzliche Aspekte

Vor dem Hintergrund der seit 2009 auch in Deutschland geltenden UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006 (UN-BRK, Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 21.12.2008, BGBl II 2008, S. 1419) müssen aus unserer Sicht die Belange der Menschen mit Behinderungen mehr in den Fokus des ÖPNV-Gesetzes NRW gerückt werden: Die hier vorgelegten Entwürfe (des ÖPNVG und der Verordnung nach § 11 ÖPNVG) können nicht isoliert von der UN-BRK gesehen werden.

1. Grundsätzliche Anwendung der UN-Behindertenrechtskonvention

In das ÖPNVG NRW sowie in die Verordnung zu § 11 ÖPNVG müssen im Rahmen ihres Geltungsbereichs die Vorgaben des Übereinkommens mit aufgenommen und Maßnahmen für ihre Umsetzung getroffen werden:

1.1 Nach Artikel 4 Absatz 5 UN-BRK gelten die Bestimmungen des Übereinkommens ohne Einschränkung oder Ausnahme für alle Teile eines Bundesstaates. So gehört es **zu den allgemeinen Verpflichtungen der Vertragsstaaten einschließlich der Bundesländer, alle geeigneten u.a. Gesetzgebungs- und Verwaltungsmaßnahmen zur Umsetzung der in diesem Übereinkommen anerkannten Rechte zu treffen, Artikel 4 Absatz 1 a) UN-BRK.**

1.2 Das Bundesverfassungsgericht spricht in ständiger Rechtsprechung von einem **Rechtsanwendungsbefehl, der sich an alle staatlichen Stellen der vollziehenden und rechtsprechenden Gewalt richtet.** Dazu formuliert es: „Diese menschenrechtlichen Normen (der UN-BRK) innerstaatlich zur Anwendung zu bringen, ist rechtsstaatlich geboten.“ Es sieht in der Entscheidung über dieses Vertragsgesetz in Verbindung mit dem Rechtsstaatsprinzip, die Grundlage des verfassungsrechtlichen Gebots, die UN-BRK anzuwenden (gemäß Artikel 59 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 20 Absatz 3 Grundgesetz). (Vgl. insoweit Seite 2 des Positionspapiers Nr. 6 der Monitoring-Stelle zur UN-Konvention des Deutschen Instituts für Menschenrechte in Berlin.)

2. Auswirkungen auf das ÖPNVändG

Folgende Aspekte der UN-BRK müssen sich in dem neuen ÖPNVG NRW wiederfinden:

2.1 Beseitigung von Zugangshindernissen und –barrieren

In Zusammenhang mit dem Lebenssachverhalt ÖPNV, ergeben sich die Rechte der Menschen mit Behinderungen insbesondere aus Artikel 9 „Zugänglichkeit“ UN-BRK. Nach Artikel 9 Absatz 1 a) UN-BRK muss **die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen ermöglicht werden durch Gewährleistung gleichberechtigten Zugangs u.a. zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln und Informa-**

tionen durch Maßnahmen, die Zugangshindernisse und –barrieren zu u.a. Gebäuden, Straßen und Transportmitteln beseitigen. Diese Aspekte müssen im ÖPNVG NRW in allen seinen Bereichen (einschließlich bspw. SPNV, O-Busse, Gebäude, Fahrzeugpark etc.) entsprechend Berücksichtigung finden und in alle Planungen (ÖPNV-Bedarfsplan, Berechnung der Pauschalen, ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan) einfließen. Konkret und aktuell müssen die Planungen rund um den neu zu installierenden Rhein-Ruhr-Express unter der Vorgabe laufen, dass das neue System ohne Hindernisse und Barrieren für Menschen mit Behinderungen zugänglich und nutzbar ist. Insgesamt muss dem Aspekt der Barrierefreiheit im ÖPNVG NRW ein zentralerer Stellenwert eingeräumt werden, um den Vorgaben der UN-BRK gerecht zu werden. Entsprechend muss beispielsweise die Vergabe von öffentlichen Mitteln an die Abgabe von barrierefreien Angeboten und das Erfordernis der Herstellung von Barrierefreiheit geknüpft werden, anderenfalls müssen die Mittel zurück zu zahlen sein.

2.2 Mindeststandards und Leitlinien

Entsprechend Artikel 4 Absatz 1 UN-BRK „Allgemeine Verpflichtungen“, muss das hier vorgelegte Gesetz nebst Verordnung die Möglichkeit der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderungen sowie **die Ausarbeitung und den Erlass von Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit zu Diensten vorsehen.** (Artikel 9 Absatz 2 a) UN-BRK.)

- Der ÖPNV in NRW ist als solcher Dienst anzusehen, da er zu den Maßnahmen der Daseinsvorsorge zählt.
- Die Erarbeitung entsprechender Leitlinien und Standards zur Barrierefreiheit muss sich auf alle Bereiche des ÖPNV beziehen: Die Barrierefreiheit von Fahrzeugen, von Bahnhöfen/Haltepunkten und die Kommunikation einschließlich der Internetauftritte. Insbesondere vor Installierung des Rhein-Ruhr-Express müssen die Standards der Barrierefreiheit für diese neue Struktur im Zusammenwirken mit den Organisationen der Menschen mit Behinderungen erarbeitet werden.

2.3 Einbeziehung der Menschen mit Behinderungen

Das ÖPNV-Gesetz muss umfassender klarstellen, dass die Belange von Menschen mit Behinderungen inklusiv mit zu denken sind und dass die sie vertretenden Organisationen in die Entscheidungsprozesse, die sie betreffen, aktiv einzubeziehen sind, Artikel 4 Absatz 3, Artikel 29 UN-BRK.

- Der in § 2 Absatz 8 ÖPNVG NRW formulierte Grundsatz, der auch in dem neuen Gesetz beibehalten werden soll, genügt unserer Meinung nach nicht diesen umfassenden Anforderungen der UN-Behindertenrechtskonvention. Zum einen wird nicht klargestellt, wie man den Belangen der Personen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht werden will; hierzu müssen Standards festgeschrieben werden. Zum anderen wird nicht klargestellt, dass zu Mobilitätseinschränkungen neben körperlichen Beeinträchtigungen auch Sinnesbeeinträchtigungen zählen. Außerdem wird nicht festgeschrieben, dass man den Belangen der Menschen mit Behinderungen durch die aktive Einbeziehung ihrer Organisationen in die Entscheidungsprozesse gerecht werden will.

- Auch in § 8 Absatz 1 ÖPNVG NRW ist die aktive Einbeziehung der Organisationen von Menschen mit Behinderungen in die Entscheidungsprozesse der Nahverkehrsplanung nicht explizit vorgesehen und findet dem entsprechend auch nur in unterschiedlichen Maßen statt.
- In allen Fällen der Beteiligung der Organisationen der Menschen mit Behinderungen ist Transparenz darüber herzustellen, was aus ihren Stellungnahmen geworden ist; Ablehnungen sind zu begründen.

2.4 Barrierefreiheit im besonderen Landesinteresse

Um den Anforderungen der UN-BRK auch auf Dauer und fortlaufend gerecht zu werden, muss das Land NRW aus unserer Sicht in § 13 ÖPNVG NRW die Barrierefreiheit als Ziel für den ÖPNV in NRW als im besonderen Landesinteresse liegend besonders formulieren, um zu dokumentieren, dass die in Absatz 1 Nr. 1 - 4 aufgeführten **Maßnahmen immer auch die Barrierefreiheit mitumfassen**.

III. Zu einzelnen Fragen aus dem Fragenkatalog

Zu Frage 1.:

Halten Sie die Erweiterung des Anwendungsbereichs des ÖPNVändG auf Seilbahnen für sinnvoll und in welchen Regionen für denkbar?

Die Erweiterung des Anwendungsbereichs des ÖPNVändG auf Seilbahnen wird ausdrücklich für sinnvoll gehalten. Hier sind u. a. Regionen in Sauerland und Eifel denkbar. Diese würden durch die Einbeziehung in das Gesetz eine Belebung erfahren können. Als Verkehrsmittel des ÖPNV müssen sie allerdings gewisse Standards erfüllen, insbesondere muss für Menschen mit Behinderungen der barrierefreie Zugang und die barrierefreie Nutzung als Vorgabe im Sinne der UN-BRK gemacht werden. Unter Beteiligung der Organisation der Menschen mit Behinderungen sollen die Standards zur Barrierefreiheit der zum Einsatz kommenden Seilbahnen entwickelt werden. Ein gutes Beispiel einer barrierefreien Seilbahn gibt es z. B. im Schauinsland im Schwarzwald.

Zu Frage 2.:

Halten Sie die Aufnahme des RRX als konkretes Projekt in das ÖPNVändG für sinnvoll und welche quantitativen, qualitativen und finanziellen Auswirkungen hat die Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express in die Grundsätze in § 2a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf Bestand und Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV?

Im Sinne eines ÖPNV-Gesamtkonzeptes scheint die Aufnahme des RRX als konkretes Projekt in das ÖPNVändG grundsätzlich sinnvoll, nicht jedoch, wenn der Bereich eine Bevorzugung im Hinblick auf den Bestand und die Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV erfährt bzw. diese Bereiche dann keine Chance mehr auf „Renovierung“ haben. Gerade Menschen mit Behinderungen sind noch auf die „Renovierung“ des ÖPNV angewiesen, weil bei der Gelegenheit idR die Barrierefreiheit mit umgesetzt wird und nur so die gleichberechtigte Teilhabe für diesen Personenkreis möglich wird.

Zu Frage 3.:

Ist sie geeignet, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voran zu treiben?

Die Schwachstellen der Eisenbahninfrastruktur können aus unserer Sicht gleichwohl durch das neue RRX-Projekt profitieren, weil so auch die Nahstellen der Systeme eine Aufbesserung erfahren müssten. Dies heißt, auch die Barrierefreiheit muss weiter fortgeschrieben werden, damit Reisende der alten Systeme das neue System RRX erreichen und nutzen können.

Zu Frage 7.:

Welche Änderungen am bisherigen Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Netz in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit wären geeignet, die Fahrgastzahlen im SPNV zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Erreichung der nordrhein-westfälischen Klimaschutzziele zu leisten und welche finanziellen Konsequenzen würden sich hieraus ergeben?

Hierzu würde die Vereinheitlichung bzw. der Abgleich der Systeme etwa im Hinblick auf die Herstellung von Barrierefreiheit ein gewichtiger Faktor sein können, z. B. wenn in NRW die europäischen Maße für Bahnsteighöhen von 760 mm durchgängig – auch in S-Bahn-Verkehren - Verwendung finden würden. So können sich Fahrzeugbauer, die Fahrzeuge, mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen planen sollen, darauf einheitlich und verlässlicher einstellen. An mit Mischverkehr betriebenen Strecken, würden die Hilfestellungen, die an barrierebehafteten Bahnhöfen und Bahnsteigen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erforderlich sind, mit der Möglichkeit des bodengleichen Einstiegs entfallen. Anmerkung: Gleichzeitig wird die einheitliche Installierung von 760 mm Bahnsteigen in NRW auch ein geeigneter Beitrag im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses sein im Sinne des § 2 Absatz 11 ÖPNVG NRW.

Für die Zeit der Umstellung bzw. des Abgleichs der Systeme, wird allerdings zunächst ein erhöhter Bedarf an Service-Leistungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einzukalkulieren sein.

Mit der fortschreitenden Herstellung von Barrierefreiheit in der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV, insbesondere des SPNV werden sich die Fahrgastzahlen erhöhen. Zum einen wird es Menschen mit Behinderungen dann immer mehr möglich von individuellen Fahrdiensten auf den ÖPNV umzusteigen. Gleichzeitig werden auch nicht behinderte Reisende mit behinderten Angehörigen die Angebote des ÖPNV/SPNV ohne Barrieren als problemlose Reisemöglichkeit wahrnehmen.

Zu Frage 10.:

Halten Sie es für sinnvoll, zusätzliche Landesmittel im Wesentlichen für den ausbildungsverkehr und Sozialtickets bereitzustellen? Müssten ergänzend weitere Landesmittel bereitgestellt werden?

Im Sinne von Menschen mit Behinderungen, die nicht die Voraussetzungen für Freifahrten (mit oder ohne Wertmarke) erfüllen, gleichwohl aber in Armut leben (viele erhalten lediglich die Grundsicherung), wäre die Bereitstellung von Landesmitteln für ein Sozialticket zu begrüßen. Diese Mittel würden einen wesentlichen Beitrag gegen soziale Isolation und für die gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft im Sinne des UN-BRK bedeuten.

Zu Frage 22.:

Wie beurteilen Sie die Einplanung des Ausbaus der Barrierefreiheit?

Die Einplanung des Ausbaus von Barrierefreiheit ist unverzichtbar. Spätestens seit in Kraft treten der UN-BRK in Deutschland ab März 2009, ist die Barrierefreiheit zur Inklusion der Menschen mit Behinderungen bei allen Maßnahmen von Anfang an, mitzudenken. Es bedarf nunmehr besonderer, begründbarer Gründe, wenn die Belange von Menschen mit Behinderungen bei Maßnahmen ausnahmsweise keine Berücksichtigung finden sollen. Das Mitdenken der Menschen mit Behinderungen gilt nicht nur für Neumaßnahmen sondern auch für gestaltete Lebensbereiche im Bestand. Hier sind nach und nach Verbesserungen hin zur Barrierefreiheit herzustellen. Von Trägern öffentlicher Belange Verpasstes ist nachzuholen.

Zu Frage 23.:

Welcher Investitionsbedarf besteht für einen barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen?

Als Behinderten-Selbsthilfe-Verband erschließt sich uns dieser Investitionsbedarf nicht ohne Weiteres. Hier regen wir eine Bestandsanalyse an, für die wir gerne unsere Mitwirkung aus dem Blickwinkel der Menschen mit Behinderungen anbieten. Fest steht, dass es sich beim Herstellen von Barrierefreiheit um das Nachholen von Verpasstem handelt. Alle Investitionspläne müssen deshalb die Investitionen zur Herstellung von Barrierefreiheit mit einrechnen bzw. mit beinhalten. Investitionen, ohne das gleichzeitige Herstellen von Barrierefreiheit dürfen in Zukunft nicht mehr möglich sein, so der Inklusionsmaßstab aus der UN-BRK.

Zu Frage 24.:

Inwiefern sind Investitionen in die Barrierefreiheit von Haltestellenkanten geeignet, betriebliche Optimierungen herbeizuführen und welche betrieblichen Einsparungen wären hierdurch zu erwarten?

In dem Maße, wie durch Investitionen die Barrierefreiheit von Haltestellenkanten (insbesondere im Verhältnis zu den anfährenden Fahrzeugen) erreicht wird, wird nicht nur das flüssigere Ein- und Aussteigen aller „rollenden“ Reisenden (mit Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen, Rollkoffer) sondern auch aller in der Bewegung Eingeschränkter erreicht. Dies verflüssigt die Betriebsabläufe und führt zu betrieblichen Optimierungen.

In dem Maße, wie die Möglichkeit des eigenständigen Ein- und Aussteigens von Reisenden verwirklicht wird, wird auch das Maß, personeller Hilfestellungen und der Einsatz von Service-Leistungen in diesem Zusammenhang reduziert werden können, was wiederum zu betrieblichen Einsparungen führt.

Zu Frage 47.:

Der Gesetzentwurf sieht die Erstellung eines ÖPNV-Bedarfsplans im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags sowie die Erarbeitung eines ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vor. Welche Veränderungen für den Erhalt und für den weiteren Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erwarten Sie im Vergleich mit der geltenden Regelung?

Für den weiteren Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen, erhoffen wir uns durch die neue Verfahrensregelung, dass durch das Land, das sich bereits durch das Lan-

des behindertengleichstellungsgesetz (BGG NRW) der Herstellung von Barrierefreiheit verpflichtet hat, die Anforderungen der Barrierefreiheit einheitlicher und selbstverständlicher in die ÖPNV-Bedarfspläne und die ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungspläne einfließen, im Sinne des inklusiven Grundgedankens der UN-Behindertenrechtskonvention.

Zu Frage 52.:

Sind die Kriterien, die in § 11 Absatz 2 neu formuliert werden, korrekt gewählt und korrekt gewichtet?

Aus unserer Sicht müssen die im Rahmen des § 11 gewährten Pauschalen immer auch den Aspekt der Herstellung von Barrierefreiheit und den der Beseitigung von Barrieren im ÖPNV inkludieren, d.h. diese Aspekte müssen mit Berechnungsgrundlage der Pauschalen sein. Bei Nichtbeachtung sind die entsprechenden Mittel zurück zu zahlen.

Sofern im Rahmen des neuen § 11 Absatz 1 Satz 5 oder § 11 Absatz 2 am Ende, Pauschalen an Dritte für Zwecke des ÖPNV weitergeleitet werden, ist dies immer an das Erfordernis der Beachtung der Anforderungen von Barrierefreiheit zu knüpfen.

Für nicht verausgabte Pauschalen, sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, diese auch zur Herstellung von Barrierefreiheit einsetzen zu dürfen, da in diesem Bereich auf unabsehbare Zeit ein immenser Nachholbedarf (Nachholen von Verpasstem) im Bestand besteht.

Zu Frage 59.:

Wie schätzen Sie die unterschiedlichen Auswirkungen auf verschiedene Fahrgastzielgruppen durch das neue ÖPNVG NRW ein?

Sofern das Prinzip der Barrierefreiheit im Bereich des ÖPNV in NRW weiter umgesetzt wird, werden mehr Menschen mit Behinderungen einschließlich ihrer Partner, Angehörigen und Freunde den ÖPNV nutzen können und wollen. Dies wird einen Zuwachs in dieser Zielgruppe bedeuten.

Zu Frage 60.:

Welche Auswirkungen auf die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erwarten Sie mit der Umstellung auf einen ÖPNV-Bedarfsplan?

Dass Defizite und Bedarfe, z.B. im Hinblick auf das für Menschen mit Behinderungen wichtige Thema Barrierefreiheit, besser zusammengetragen und gewichtet werden. Dass Standards zur Barrierefreiheit selbstverständlich und kontinuierlich mit in die Bedarfspläne eingearbeitet werden.

IV. Zum Entwurf der Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW

Unter dem Blickwinkel der Menschen mit Behinderungen, beziehen wir uns auf folgende Punkte der ÖPNV-PVO:

1. Betreffend die Pauschalen

Wie bereits oben unter II.2.3 ausgeführt, müssen die Pauschalen nach § 2 Absatz 1 ÖPNV-DVO die Aufwendungen, die zur Beseitigung von Barrieren und zur Herstellung von Barrierefreiheit erforderlich sind, mit beinhalten. Die in Absatz 1 genannten Projekte können nicht ohne den Aspekt der Barrierefreiheit gesehen werden, will man den Anforderungen der UN-BRK gerecht werden. Diesbezüglich ist Transparenz herzustellen. Bei Nichtbeachtung ist die Rückzahlung der entsprechenden Mittel vorzusehen.

2. Betreffend das Projekt Rhein-Ruhr-Express

Vor dem Hintergrund der UN-BRK und der oben unter II. genannten Aspekte muss im Sinne der Menschen mit Behinderungen für das ÖPNV-Projekt Rhein-Ruhr-Express Folgendes gelten.

2.1 Betreffend das Linien- und Haltekonzept des RRX

- Die in das Linien- und Haltekonzept des RRX einbezogenen Stationen, müssen den Anforderungen an umfassende Barrierefreiheit genügen. Die Vorgaben der entsprechenden DIN, wie 18040 Teil 1, 32984 und 32975 sind zu beachten, ebenso wie die Maßstäbe des Zwei-Sinne-Prinzips (sofern bei einer Person ein Sinn ausfällt, muss diese die Möglichkeit haben, mittels eines anderen Sinnes -Hören, Sehen, Fühlen- noch an die für sie wichtigen Informationen und Orientierungshilfen zu kommen) und des Fuß-Rad-Prinzips (alle Bereiche, die zu Fuß erreichbar sind, müssen auch bodengleich –Kanten bis max. 3 cm Höhe- und ohne fremde Hilfe rollend erreichbar und nutzbar sein).
- In die Planungen der Vorgaben zur Barrierefreiheit, sind die Organisationen der Menschen mit Behinderungen einzubeziehen.

2.2 Betreffend die Anforderungen an die Fahrzeuge

Die Fahrzeuge des RRX müssen den Anforderungen an Barrierefreiheit im Sinne des § 4 BGG NRW- Landesbehindertengleichstellungsgesetz (entspricht im Wesentlichen der Definition im BGG) genügen. Dieser definiert: „Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr ...“ Mit der Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips und des Fuß-Rad-Prinzips (vgl. zuvor unter 2.1) wird dem in der Regel entsprochen. Darüber hinaus muss der „Anforderungskatalog an die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen im schienengebundenen Regionalverkehr des Bundeskompetenzzentrums Barrierefreiheit Berlin vom März 2010“ als Grundlage für die barrierefreie Ausstattung der Fahrzeugen und entsprechende Ausschreibungen heran zu ziehen. Jedoch sind die Ausstattungsmerkmale der RRX-Fahrzeuge gleichwohl dringend in Absprache mit den Organisationen

der Menschen mit Behinderungen, und zwar unter dem Blickwinkel der verschiedenen Behinderungsarten, zu erarbeiten.

Insoweit können die in § 2 Absatz 2 ab Nr. 9 aufgeführten Punkte nicht als abschließend gewertet werden. Hier die bereits jetzt schon erforderlichen Ergänzungen:

- Zu Nr.9: Wie zuvor beschrieben, befürworten wir ausdrücklich Bahnsteighöhen von 760 mm über Schienenoberkante. Bei niveaugleichen Einstiegsbereichen ist darauf zu achten, dass diese so gestaltet werden, dass ein Einstieg oder Ausstieg selbständig und ohne fremde Hilfe erfolgen kann. Darüber hinaus müssen die Ein- und Ausstiege optisch kontrastreich für sehbehinderte und akustisch für blinde Menschen auffindbar kenntlich gemacht werden.
- Zu Nr. 10 und 11: Im Bereich der Sitzplätze müssen sich genug geeignete Stell- und Sitzplätze für Hilfsmittelnutzer und ihre Gerätschaften befinden.
- Zu Nr. 12: Bei dem einheitlichen Farbkonzept ist auf die für sehbehinderte Fahrgäste erforderlichen Kontraste zu achten, etwa für die Auffindbarkeit der Türen, der Haltegriffe und der sonstigen Ausstattungsgegenstände.
- Zu Nr.14: Im Sinne gleichberechtigter Teilhabe müssen auch im Erste-Klasse-Bereich Plätze für Rollstuhl- und Hilfsmittelnutzer vorgehalten werden.
- Zu Nr. 16: Bei den behindertengerechten Toiletten muss auf eine kontrastreiche und taktil erfassbare Ausstattung geachtet werden; für blinde und sehbehinderte NutzerInnen wichtig.
- Zu Nr.17: Fahrgastinformationen müssen groß genug, blendfrei und kontrastreich erfolgen. Sie müssen aus Sitzpositionen lesbar sein und auch als Sprachausgabe vorgehalten werden.(Zwei-Sinne-Prinzip)/vgl. zuvor 2.1).

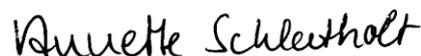
V. Ausblick

Entsprechend der UN-BRK bietet die LAG SELBSTHILFE NRW mit ihren behindertenspezifisch arbeitenden Mitgliedern (vgl. Mitgliederliste in der Anlage) ihre Mithilfe bei der Erstellung der zu erfüllenden Standards zur Herstellung von Barrierefreiheit in allen Bereichen des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen an, behinderungsübergreifend unter dem besonderen Blickwinkel der Erfordernisse für unterschiedliche Behinderungsarten (Körperbehinderungen, Sehbehinderung, Blindheit, Schwerhörigkeit, Gehörlosigkeit, kognitive Behinderungen).

Soweit unsere Stellungnahme,
für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

gez. Geesken Wörmann
Vorsitzende



Annette Schlatholt
Ass. jur./Stellv. Geschäftsf.