

Vereinigung der Selbsthilfeverbände behinderter  
und chronisch kranker Menschen und ihrer  
Angehörigen in Nordrhein-Westfalen



**Hans-Joachim Wöbbing**  
Stellvertretender Vorsitzender  
Neubrückenstraße 12 - 14  
48143 Münster  
Telefon: (0251) 43400  
Telefax: (0251) 519051  
Email: [lagnbrw@t-online.de](mailto:lagnbrw@t-online.de)

## **Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Gesetz- entwurf der Landesregierung zur Änderung des „Regionalisie- rungsgesetzes NRW“ am 11. September 2002**

Die Landesarbeitsgemeinschaft (LAG SB NRW) nimmt wie folgt Stellung:

### **Einleitung:**

Die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter begrüßt die geplante Änderung des vorliegenden Gesetzes. Der Gesetzentwurf erfüllt jedoch nicht die Bedürfnisse und Belange von Menschen mit Mobilitätsbehinderungen. Weder die Bedürfnisse der Rollstuhlfahrer, lediglich die der Fahrradfahrer, finden in dem Entwurf ausdrücklich Erwähnung. Im Hinblick auf das zu erwartende Gleichstellungsgesetz NRW<sup>1</sup> müssen in dem zu beratenden Gesetzentwurf die Grundsätze der **Barrierefreiheit** analog angewendet werden. Barrierefreiheit im Sinne des Gleichstellungsgesetzes meint die gleichberechtigte Möglichkeit der Teilnahme, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für alle Menschen ohne Benachteiligung, ohne generelle Zugangsbeschränkungen für einzelne Personengruppen und unabhängig von einer Behinderung. Die Teilnahme, der Zugang und die Nutzung müssen auch für Menschen mit Behinderung selbstbestimmt, unabhängig, in der für Menschen ohne Beeinträchtigung allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe erfolgen können, soweit dies nicht technisch unmöglich ist. Hier sind folgende Bereiche zu berücksichtigen: alle baulichen Anlagen, Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr, öffentlich zugängliche Terminals und Automaten.

Die Festlegung der generellen Barrierefreiheit in dem geplanten Gesetz wird den Planern für künftige Einrichtungen und Verkehrsmittel die Möglichkeit eröffnen bereits im Vorfeld die Belange von Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen und somit erhebliche Kostensparungen zu erzielen, da durch die klare Richtlinie Nachbesserungen vermieden werden können.

Die Landesregierung hat in vielen Veröffentlichungen auf die Notwendigkeit der allgemeinen Barrierefreiheit und auf das Erfordernis von Chancengleichheit von Menschen mit Behinderungen hingewiesen. Z.B. in der der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten vom 30.08.2000.<sup>2</sup>

Im Ergebnisbericht der Arbeitsgruppe "Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen" des Sozialministeriums wird das Thema barrierefreier Nahverkehr als verbesserungswürdig erwähnt<sup>3</sup>

## Änderungsvorschläge:

**Hinweis:** Wir haben bei unseren Vorschlägen zur Vereinfachung die Formulierung: „im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Landesgleichstellungsgesetz“ gewählt um die Belange der Seh- Hör- und Mobilitätseingeschränkten Personen gleichermaßen zu erwähnen.

### Zu § 1:

In Absatz 2 werden die Wörter „die allgemein zugängliche“ durch „barrierefreie“ ersetzt.

### Zu § 2:

In Absatz 3, Satz 2 soll in die Ergänzung c) nach dem Wort Fahrgastinformation, der Zusatz „unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen“ eingefügt werden.

In Absatz 4 nach dem Wort nutzerfreundliche ist „und barrierefreie“ einzufügen.

An Absatz 6 ist folgender Text anzufügen: „Durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen soll der Einsatz von Behindertenfahrdiensten reduziert werden.“

In Absatz 8 ist nach dem Satzteil „die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind“ der Zusatz „im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Landesgleichstellungsgesetz“, einzufügen.

In Absatz 9 „*Den Belangen von Frauen und Kindern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen*“ werden zwar die Frauen durch ‚**Personen die Kinder zu betreuen haben**‘ ersetzt und der Zusatz ‚**und von Fahrradfahrern**‘ eingefügt. An dieser Stelle fehlt jedoch der Hinweis auf Fahrgäste mit Behinderungen

Die Ausführungen zur Begründung der Änderung dieses §§ muss neben dem Hinweis auf die Fahrradfahrer auch den Hinweis auf Rollstuhlfahrer enthalten.

**Formulierungsvorschlag zu § 2 Absatz 9:** Den Belangen von Personen, die Kinder zu betreuen haben und Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

### Zu § 5:

Der Änderungsvorschlag zu Absatz 3 Satz 2 ist wie folgt zu ergänzen: Einfügung nach „Fahrgastinformations- und Betriebssysteme“ > „unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Sinne des Landesgleichstellungsgesetzes“

### Zu § 6:

Hier fehlt der Hinweis, dass besonders bei übergreifenden Angeboten mehrere Verkehrsverbünde auf die Einhaltung der Barrierefreiheit zu achten ist, da-

mit eine durchgängige Benutzung der Verkehrsmittel durch Menschen mit Behinderung ermöglicht wird.

Zu § 8:

In Absatz 1 ist nach dem Wort „Umweltschutzes“ der Zusatz „unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Sinne des Landesgleichstellungsgesetzes“ einzufügen.

**Zusammenfassung:**

Die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter und ihre Mitgliedsverbände bietet allen Beteiligten Behörden, Organisationen und Zweckverbänden ihre Mitarbeit und Beratung bei der Formulierung von Änderungen dieses Gesetzes im Sinne der Barrierefreiheit an.

Außerdem hat sich eine frühzeitige Einbindung von Betroffenen in die Planung von Verkehrsanlagen und -Mitteln als sinnvoll erwiesen, auch dieses Angebot ergeht an alle an dieser Anhörung beteiligten Institutionen

<sup>1</sup> Nordrhein-westfälisches Gleichstellungsgesetz für Menschen mit Behinderung – Grundsatzpapier des Landesbehindertenrats NW e.V. – zu beziehen über die Geschäftsstelle des Landesbehindertenrates in den Räumen der LAG SB NRW (Adresse siehe oben)

<sup>2</sup> **Ministerpräsident Wolfgang Clement, Regierungserklärung vor dem Landtag Nordrhein-Westfalen am 30. August 2000**

Die selbstständige Teilnahme von Menschen mit Behinderungen bleibt ein wichtiges Ziel unserer Politik. Unser Aktionsprogramm „Mit gleichen Chancen leben“ hat deutliche Akzente gesetzt. Dieses Programm werden wir fortführen. ....Wir werden die Kommunen unterstützen, wenn sie Netzwerke offener Hilfen auf örtlicher Ebene entwickeln und damit die Möglichkeiten für ein selbstbestimmtes Leben behinderter Menschen erweitern wollen. Behindertenpolitik in Nordrhein-Westfalen steht für Aktivierung und nicht für Hospitalisierung.

<sup>3</sup> Eine barrierefreie Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel hat also hohe Priorität. Dies kann auf zwei Arten gefördert werden: (1) durch bindende Vorschriften für die Gestaltung von Anlagen, Fahrzeugen und die Durchführung des Verkehrs, (2) durch die Bindung staatlicher Förderung an barrierefreie Gestaltung. Beide Instrumente sollten unabhängig davon funktionieren, ob das Verkehrsunternehmen privat oder öffentlich organisiert ist.

Noch ungelöst sind Probleme, die sich aus dem Auseinanderfallen der Verantwortlichkeiten für verschiedene Teile der Transportkette ergeben. So ergibt sich ein niveaugleicher Einstieg in ein Schienenfahrzeug erst aus dem Zusammenspiel von Bahnsteighöhe und Fahrzeughöhe. Wenn für Fahrzeug und Bahnsteig verschiedene Träger zuständig sind, müssen diese zusammenwirken. Ebenso ist es problematisch, wenn ein Leitstreifen für Blinde zwar durch den Bahnhof führt, am Ausgang jedoch endet und keine Weiterleitung über den Bahnhofsvorplatz z.B. zur nächsten Ampel oder Haltestelle erfolgt; auch hier müssen verschiedene Träger (meist Kommune und Bahngesellschaft) zusammenarbeiten.

Barrierefreiheit in öffentlichen Verkehrsmitteln bedeutet nicht nur niveaugleiche Einstiege für Rollstuhlfahrer/innen. Sinnesbehinderte Menschen sind auf zusätzliche Informationen angewiesen. Wichtige Informationen sollten immer sowohl optisch wie auch akustisch angeboten werden, gerade auch bei Notfällen (Zug fährt auf anderem Gleis u. dgl.). Optische Anzeigen der nächsten Station in Bussen und Bahnen werden immer häufiger vorgehalten. Die Ansage der nächsten Station ist in den Betriebsordnungen für Busse und Bahnen (BO Strab, BO Kraft) bereits vorgeschrieben; es ist aber festzustellen, dass bestehende Vorschriften nicht immer umgesetzt werden.