

Niederschrift

über die Sitzung des Beirates zur Förderung der Belange von Menschen mit Behinderung am 24. März 2014

Beginn der Sitzung: 14 Uhr

Tagesordnung:

- 1. Begrüßung, Anerkennung der Tagesordnung**
- 2. Anerkennung der Niederschrift der Sitzung vom 25. November 2013**
- 3. Antrag „Barrierefreie Sitzungen“**
- 4. Aufzugsausfälle an S-Bahnstationen**
- 5. Schwerpunktthema „Nahmobilität“**
- 6. Auftragskontrolle**
- 7. Berichte aus den Runden Tischen**
- 8. Mitteilung der Verwaltung**
- 9. Verschiedenes**

Bürgerfragestunde

Anwesend:

Mitglieder des Beirates

Ratsherr Janetzki	Vorsitzender
Herr Wessels	stellvertretender Vorsitzender

Vertreterinnen und Vertreter der Menschen mit Behinderung

Herr Kozyk	Menschen mit Sehbehinderung
Herr Borzim / Frau Hampe	Menschen mit geistiger Behinderung
Herr Fischer	Menschen mit Körperbehinderung und chronischer Erkrankung
Herr Graf	Menschen mit Hörbehinderung
Frau Reichmann-Schmidt	Menschen mit psychischer Behinderung
Frau Kroker-Christmann	Arbeitsgemeinschaft der Vereine behinderter und chronisch kranker Menschen (ARGE e. V.)

Vertreterinnen und Vertreter der Ratsfraktionen

Ratsherr Kirschbaum	CDU
Ratsfrau Mohrs	SPD
Herr Dr. Piltz	FDP
Ratsfrau Ott	Bündnis 90 / Die Grünen
Herr Westerberg	Die Linke

Weitere Mitglieder

Herr Schlachetzki	Sprecher Runder Tisch Bauen
Herr Zielonka	Sprecher Runder Tisch Verkehr
Frau Humpert-Kalb	Sprecherin Runder Tisch Kinder, Jugendliche und Familie
Frau Sader	Seniorenbeirat
Herr Buschhausen	Amt für soziale Sicherung und Integration
Frau Hoop	Gesundheitsamt

Stellvertretende Mitglieder:

Frau Pohlmann	Menschen mit Sehbehinderung
Herr Marks	Menschen mit Mehrfachbehinderung
Herr Hahn	stellvertretender Sprecher Runder Tisch Bauen
Frau Dill	stellvertretende Sprecherin Runder Tisch Kinder, Jugendliche und Familie
Frau Hermanns	Arbeitsgemeinschaft der Vereine behinderter und chronisch kranker Menschen (ARGE e. V.)
Herr Fladerer	stellvertretender Sprecher Runder Tisch Verkehr

Ratsfrau Wien-Mroß
Ratsherr Matheisen
Herr Welski
Herr Nowinski
Frau Bellstedt
Frau Güdelhöfer
Frau Hartmann

SPD-Ratsfraktion
FDP-Ratsfraktion
Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Ratsfraktion Die Linke
Liga Wohlfahrt
Amt für Gebäudemanagement
Behindertenkoordination

Weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Herr Grein	Deutsche Bahn AG
Herr Tahri	Deutsche Bahn AG
Herr Bäumken	Rheinische Bahngesellschaft AG
Herr Dölling	Amt für soziale Sicherung und Integration
Frau Dagge	Behindertenkoordination
Herr Müller	Behindertenkoordination (Schriftführung)

Entschuldigt

Herr Schulteis	Menschen mit psychischer Behinderung
Herr Decius	Körper- und Mehrfachbehinderte
Herr Joedecke	Sprecher Runder Tisch Kommunikation
Herr Klussmann	stellvertretender Sprecher Runder Tisch Kommunikation
Frau Falk	Seniorenbeirat
Frau Kerler	Amt für Gebäudemanagement
Frau Wiegand	Gleichstellungsbüro
Frau Rigter	Behindertenkoordination
Herr Zaic	Büro Oberbürgermeister

Düsseldorfer Redaktionen

Herr Jansen	Rheinische Post
-------------	-----------------

1. Begrüßung, Anerkennung der Tagesordnung

Der Vorsitzende begrüßt die anwesenden Zuschauerinnen und Zuschauer, die Mitglieder des Beirates und besonders die Gäste von Rheinbahn und Deutscher Bahn.

Er dankt Frau Giersch, die heute letztmalig vor ihrem Ruhestand an der Beiratssitzung teilnimmt. In ihrer Eigenschaft als Leiterin der Abteilung Senioren, Behinderte und Pflegebedürftige im Amt für soziale Sicherung und Integration hat sie von Anfang an die Arbeit des Beirates begleitet und unterstützt.

Die Tagesordnung wird in der vorgelegten Form anerkannt. Ratsfrau Ott und Herr Fischer melden Themen zu TOP 9 „Verschiedenes“ an.

2. Anerkennung der Niederschrift

Die Niederschrift der Sitzung am 25. November 2013 wird angenommen.

3. Antrag „Barrierefreie Sitzungen“

Frau Hampe trägt die wesentlichen Punkte ihres Antrags vor.

Im Anschluss stellt der Vorsitzende einen Beschlussentwurf vor und regt an, die dann erarbeiteten Empfehlungen an die Fraktionen und Ausschüsse des Rates weiterzuleiten, um sie hinsichtlich der Thematik ebenfalls zu sensibilisieren.

Der Beirat nimmt den folgenden Beschlussvorschlag einstimmig an:

„Die Verwaltung wird gebeten, einen Entwurf für eine „Empfehlung barrierefreie Sitzungen“ unter Beteiligung der Behindertenvertreterinnen und Behindertenvertreter aus den Bereichen Hörbehinderung, Sehbehinderung und geistige Behinderung zu erarbeiten und in einer der nächsten Sitzungen vorzulegen.“

4. Aufzugsausfälle an S-Bahnstationen

Der Vorsitzende führt kurz in das Thema ein und teilt mit, dass er dem Wunsch des Beirates entsprechend den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG (DB), Herrn Dr. Grube, sowie den Präsidenten des Eisenbahnbundesamtes, Herrn Hörster, angeschrieben und jeweils gebeten habe, ihren Einfluss zur Verbesserung der Situation der Düsseldorfer S-Bahnhöfe geltend zu machen. Diesem Appell hat sich der Seniorenbeirat angeschlossen.

In der Folge wurde der Kontakt zum Bahnhofsmanagement Düsseldorf hergestellt. Herr Grein, Leiter des Bahnhofsmanagements Düsseldorf, erläutert die Situation der Aufzugsanlagen der Deutschen Bahn.

Er führt aus, dass zum Verantwortungsbereich des Düsseldorfer Bahnhofsmangements insgesamt 51 Aufzüge gehören, davon 22 im Düsseldorfer Stadtgebiet. Hinzu kämen 22 Fahrtreppen. Jeder einzelne Aufzugsausfall sei zuviel, da mobilitätsbehinderte Menschen zwingend auf die Nutzung dieser Anlagen angewiesen seien. Die Aufzüge verursachten der Bahn jährliche Kosten in Höhe von 500.000 Euro für den laufenden Betrieb. Hinzu kämen 350.000 bis 400.000 Euro für die Beseitigung von Vandalismusschäden. Aktuell seien die erneuerten Aufzüge Derendorf und Wehrhahn nicht in Betrieb. Die Anlage in Derendorf könne aufgrund von Brückenbauarbeiten noch nicht in Betrieb genommen werden, am Bahnhof Wehrhahn gebe es noch Probleme mit der Abnahme durch den TÜV. Darüber hinaus seien zwei Fahrtreppen außer Betrieb, eine seit gestern, die andere seit einer Woche. Die Reparatur der Aufzüge sei dem internen Dienstleister, DB Service, übertragen worden. Ursachen für den Aufzugsausfall seien neben laufenden Wartungs- und Reparaturarbeiten die häufigen Vandalismusschäden. Dabei komme es oft auch zur Zerstörung der Scheiben und infolge der Witterungseinflüsse zu Beschädigungen der Elektronik mit umfangreichem Reparaturaufwand. Die Bahn versuche mit unterschiedlichen Maßnahmen, dem Anspruch einer hohen Verfügbarkeit gerecht zu werden. Er bekomme eine tägliche Auswertung über den Zustand der Aufzüge von der 3S-Zentrale. Der Dienstleister sei angewiesen, jeden Morgen zu überprüfen, wo Aufzüge außer Betrieb seien. An den Wochenenden werden vermehrt Ausfälle aufgrund von Kleinstvandalismus festgestellt. So waren es am heutigen Montagmorgen insgesamt sieben Ausfälle. Die betroffenen Aufzüge konnten jedoch kurzfristig wieder in Betrieb genommen werden. Eine Arbeitsgruppe, die bei ihm und dem Geschäftsführer des Dienstleisters direkt angesiedelt sei, widme sich dieser Thematik. Die Verfügbarkeit der Aufzugsanlagen werde von der DB als besonders wichtig eingeschätzt. In Nordrhein-Westfalen gebe es insgesamt 322 Aufzüge unterschiedlicher Bauarten, Hersteller und Baujahre. Das mache es kaum möglich, ein größeres Ersatzteillager vorzuhalten und damit die Reparaturzeiten zu verkürzen. Seit drei Jahren werden bundesweit nur bis zu drei unterschiedliche Aufzugstypen bestellt. Sich an einen Hersteller zu binden, sei nicht sinnvoll, da dieser Monopolist dann die Preise bestimmen könne. Ein kleines Ersatzteillager sei allerdings vorhanden. Die neuen Aufzüge werden auch mit Kameras ausgerüstet. Dies diene sowohl der Abschreckung als auch der Strafverfolgung. Aktuell werde in einem Pilotprojekt in Berlin-Südkreuz versucht, die Kundinnen und Kunden mittels einer Smartphone-App über die Betriebsbereitschaft der Aufzüge zu informieren. Nach erfolgreicher Erprobung soll dies bundesweit umgesetzt werden. Den Schrägaufzug in Bilk bezeichnet Herr Grein als einen „Problemaufzug“. Er sei für einen Teil der Kunden nicht geeignet, weil er zu langsam sei, für mobilitätseingeschränkte Personen sei gerade das von Vorteil. Insbesondere Jugendlichen sei der Aufzug nicht schnell genug, sie treten dann gegen die Türen mit der Folge dauernder Störungen. Konsequenter Überwachung und neue Führungsschienen an den Türen haben zu einer Verbesserung der Lage geführt. Im kommenden Jahr soll der Aufzug gegen einen Vertikalaufzug der neuen Generation mit erheblich erhöhter Verfügbarkeit getauscht werden. Herr Grein weist abschließend in eigener Sache noch darauf hin, dass während der Messe Rehacare im vergangenen Jahr seitens der DB in 1.362 Fällen Umsteigegehilfen am Hauptbahnhof geleistet wurden.

An der anschließenden Diskussion beteiligten sich Herr Fischer, Ratsfrau Ott, Herr Kozyk, Frau Pohlmann, Herr Zielonka, Herr Welski, Ratsherr Janetzki, Herr Nowinski, Herr Borzime sowie Ratsherr Kirschbaum.

Am Beispiel der S-Bahnhöfe Garath und Hellerhof wird die Wirksamkeit der Überwachung hinterfragt. Über mehrere Monate seien die Aufzüge aufgrund von Vandalismus ausgefallen. Bereits nach einigen Betriebstagen führten Beschädigungen erneut zu einem Ausfall. Gerade im Düsseldorfer Süden gebe es viele mobilitätseingeschränkte Menschen, die auf die Benutzung der Aufzüge angewiesen seien.

Die Bahn könne auf zweierlei Weise reagieren, einerseits beim Vorliegen einer Straftat mit der Bundespolizei, andererseits mit Personal der DB Sicherheit. Die Sicherheitseinrichtungen konzentrierten sich auf den Hauptbahnhof mit täglich 250.000 Kundenkontakten einschließlich der Besucherinnen und Besucher. Die Sicherheitskräfte würden auch in die Außenbereiche geschickt, müssten dort allerdings verdeckt ermitteln. Nachdem man schneller vor Ort sei und sich auf diesen Bereich konzentriert habe, seien die Beeinträchtigungen merklich zurückgegangen. Eine abschreckende Wirkung habe die engmaschigere Überwachung, allerdings müsse man eigentlich rund um die Uhr ein bis zwei Personen vor Ort haben, was leider nicht leistbar sei.

Bezogen auf den Bahnhof Eller-Süd wird kritisiert, dass beim Umbau nicht gleichzeitig die Treppen und Handläufe erneuert wurden. Die Treppen hätten abgebrochene Kanten und seien nicht gekennzeichnet. Außerdem warte man seit Monaten auf den Einbau eines neuen Aufzugs. In der Zwischenzeit sei der dafür vorgesehene Schacht schon völlig verschmutzt. Zusätzlich wird gefragt, wie man die Bahn unterstützen und entsprechende Schäden melden könne.

Zum angesprochenen Pilotprojekt wird nachgefragt, ob es nicht in der Zwischenzeit möglich sei, dass in den Zügen Durchsagen gemacht werden, wenn ein Aufzug defekt ist, damit mobilitätsbehinderte Menschen nicht unnötig aussteigen und vor einem defekten Aufzug stehen. Außerdem seien nicht alle Menschen mit der entsprechenden Technik ausgerüstet.

Herr Grein antwortet, dass der Aufzug in Eller-Süd im November vergangenen Jahres in Betrieb gehen sollte, allerdings hätte die Datenleitung von der Notrufeinrichtung des Aufzugs zur 3S-Zentrale derartige Probleme bereitet, dass sich die Inbetriebnahme bis heute verzögert habe. Der Aufzug solle nun am 26. März geliefert werden. Den baulichen Zustand der Treppen werde er prüfen lassen.

Herr Tahri antwortet zum angesprochenen Pilotprojekt in Berlin, man werde zukünftig auch die DB-Regio über den Betriebszustand der Aufzüge informieren (die dann ihr Fahrpersonal unterrichten könne). Aktuell sei noch keine „Live-Übertragung“ des Zustands der Aufzüge möglich.

Auf eine entsprechende Nachfrage erklärt Herr Grein, dass die neu anzuschaffenden Aufzüge - ähnlich wie die am Hauptbahnhof - mit einem taktil erfassbaren Bedienfeld, Brailleschrift, kontrastreicher Schrift sowie mit einer Sprachausgabe ausgerüstet sind. Dies sei seit 2006 die Standardausrüstung. Die von den Sehbehinderten geforderten taktilen Hinweise an den

Handläufen seien bestellt, allerdings könne er zum Liefer- und Einbautermin derzeit keine Auskunft geben.

Für die Meldung von Störungen und Beschädigungen ist eine Telefonnummer an den Aufzügen angebracht, allerdings ist diese für Sehbehinderte nicht erkennbar. Sofern der Zug einen Zugbegleiter habe, könne dieser informiert werden und eine entsprechende Meldung an die 3S-Zentrale weiterleiten.

Es wird kritisiert, dass an den Treppenaufgängen zu den Bahnsteigen die Gleisnummern fehlen. Herr Grein antwortet, dass die Informationsflut auf dem Hauptbahnhof bereits sehr hoch sei. Geschäfte, optische Eindrücke sowie wechselnde Lichtverhältnisse machten es schwer, noch mehr Informationen erkennbar unterzubringen. Es sei schwer, allen Kundinnen und Kunden gerecht zu werden. Mehrheitlich werde das Informationssystem in den Gängen als eine gute Orientierungsmöglichkeit bewertet. Man habe insofern mit diesem System eine Kompromissentscheidung getroffen.

Die Frage nach dem barrierefreien Ein- und Ausstieg bei den künftigen S-Bahn-Fahrzeugen der S8 beantwortet Herr Grein mit dem Hinweis darauf, dass der Verkehrsverbund – in diesem Fall der Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) – die Strecken und die Anforderungen an die Fahrzeuge ausschreibe. Die DB stelle die Infrastruktur an den Bahnhöfen zur Verfügung. Die Bahnsteighöhen seien mit den Verkehrsverbänden abgestimmt. Allerdings seien unterschiedliche Fahrzeuge und unterschiedliche Bahnsteighöhen unter Umständen mit Rampen an und in den Fahrzeugen auszugleichen.

Zum ebenfalls kritisierten Bahnhof Benrath erklärt Herr Grein, dieser stehe gleichermaßen im Fokus der DB, wie die anderen Bahnhöfe auch.

Die angesprochenen Rampen erforderten einen sehr großen Platzbedarf, da nach den Bauvorschriften höchstens eine Steigung von sechs Prozent zulässig sei und zusätzlich alle sechs Meter Ruhepodeste einzurichten seien. Insbesondere an dem angesprochenen Zugang Ackerstraße sei dieser Platz nicht vorhanden. Zunächst müssten die Gleisanlagen des Fernverkehrs auf einer Höhe von sechs Metern überquert werden. Um von dort aus auf Bahnsteigniveau zu kommen, müsse eine etwa 100 Meter lange Rampe gebaut werden, was an dieser Stelle nicht möglich sei. Der generelle Appell zum Einbau von Rampen sei richtig, in Rath habe man das auch gemacht. Rampen seien im Gegensatz zu Aufzügen immer verfügbar. Wo Rampen baulich möglich seien, würden sie eingerichtet. Am S-Bahnhof Wehrhahn sei das nicht möglich gewesen.

Zur Frage, ob Störungen von Aufzügen bereits frühzeitig per Fernabfrage erkannt und diese Informationen auch an Dritte weitergegeben werden könnten, antwortet Herr Grein, dass dies im Zuge des Pilotprojektes sicherlich auch geprüft werde. Man versuche dann, die Technik schrittweise umzusetzen und möglichst zu vernetzen. Ziel sei es letztendlich, eine digitale Mobilitätszentrale einzurichten.

An den Aufzügen, die zur U-Bahn-Ebene führen, ist kein Hinweis angebracht, zu welchem Bahnsteig sie führen. Außerdem werden die Türen als zu schnell schließend kritisiert. Damit bleibe für rollstuhl- oder rollatorfahrende Menschen oft kaum Zeit zum Einsteigen. Da diese

Aufzüge nicht zur Deutschen Bahn gehören, antwortet Herr Bäumken. Er teilt zunächst mit, dass die U-Bahnhöfe städtische Anlagen seien, die Rheinbahn sei lediglich Pächterin. Es sei geplant, den gesamten U-Bahnbereich im Hauptbahnhof umzubauen (Brandschutz, taktiler Leitsystem). In diesem Zusammenhang sollen auch die Aufzüge erneuert und mit entsprechender zeitgemäßer Ausrüstung versehen werden. Dies soll im Rahmen der Eröffnung der Wehrhahnlinie im Oktober 2015 erfolgen.

Ebenfalls wird angeregt, in den Fahrzeugen der DB, aber auch der Rheinbahn, Informationen in Leichter Sprache anzubringen.

Der S-Bahnhof Oberbilk (Mitsubishi Electric Halle) wird erheblich kritisiert. Er befinde sich geradezu in einem baufälligen Zustand.

Herr Grein berichtet, dass der Umbau des Bahnhofs Oberbilk ursprünglich für das kommende Jahr geplant gewesen sei. Es gebe allerdings unterschiedliche Vorstellungen zwischen Deutscher Bahn und der Stadt Düsseldorf als Trägerin öffentlicher Belange hinsichtlich der Einbaustelle des Aufzuges. Die Plangenehmigung erfolge durch das Eisenbahnbundesamt, das nun eine Abwägung der Standpunkte zu treffen habe. Unter Umständen werde statt des Plangenehmigungsverfahrens ein aufwändigeres Planfeststellungsverfahren eingeleitet, was zu einem Zeitverzug führe.

Abschließend bedankt Herr Grein sich für die Einladung und bietet an, bei weiteren Fragen erneut dem Beirat zu berichten.

5. Schwerpunktthema „Nahmobilität“

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass der Vortrag von Herrn Bäumken als Einstieg in den Themenbereich Nahmobilität gedacht sei, dem der Beirat sich intensiver widmen wolle.

Herr Bäumken von der Rheinischen Bahngesellschaft stellt aus Sicht der Rheinbahn dar, was die Rheinbahn AG als Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Hinblick auf die Barrierefreiheit unternimmt.

Eingangs erwähnt er, dass etwa 30 Prozent der Fahrgäste in irgendeiner Weise eine Einschränkung haben. Neben den klassischen Behinderungsformen seien damit auch junge Erwachsene mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck und ältere Menschen gemeint. Mit jeder Barriere, die abgebaut werde, ergäben sich auch positive Effekte für den Betrieb, der dann schneller laufen könne.

Die Rheinbahn, als fünftgrößtes Nahverkehrsunternehmen in Deutschland, unterhalte insgesamt 3000 Haltepunkte. Bei dieser Anzahl sei die Umsetzung der Barrierefreiheit für alle Haltestellen eine große Aufgabe. Bezogen auf 217 Millionen beförderte Menschen im Jahr 2012 seien 30 Prozent Mobilitätsbehinderte eine sehr große Zahl und Barrierefreiheit von großer Bedeutung. Barrierefreiheit beziehe sich einerseits auf die bauliche Seite der Haltestellen, andererseits auf die Fahrzeuge (aktueller Bestand: 310 Straßenbahnen und 406

Busse), zusätzlich komme noch der Bereich Kommunikation hinzu. Der Nahverkehr sei über 100 Jahre alt, erst seit 20 Jahren widme man sich dem Thema der Barrierefreiheit.

In Düsseldorf habe man zwei Systeme, die Stadtbahnen mit den Hochbahnsteigen und die Straßenbahnen. Mittlerweile wurde die gesamte Straßenbahnflotte auf Niederflurbahnen umgestellt. Diese hätten allerdings den Nachteil, dass die gesamte Technik, die früher unter den Fahrzeugen angebracht wurde, nun im Dachbereich liege und dadurch störanfälliger sei. Die Busse seien ebenfalls vollständig auf Niederflurtechnik umgestellt. Als Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit werde versucht, eine Niveaugleichheit zwischen Fahrzeug und Bahnsteig zu schaffen. Dabei werde möglichst versucht, Rampen zu bauen. Im Falle der U-Bahnhöfe sei das nicht möglich, dort gebe es bis auf den Bahnhof Nordstraße überall Aufzüge. Dieser fehlende Aufzug werde jedoch in zwei Jahren eingebaut. Die Rheinbahn habe ein Meldesystem, das bei einer technischen Störung umgehend ein Signal an die Zentrale liefere und dann direkt den Reparaturprozess in Gang setze. In Kooperation mit dem VRR sei man gerade dabei, die Informationen über den Zustand der Aufzüge den Kundinnen und Kunden zur Verfügung zu stellen. Voraussichtlich werde es über ein ABO-System laufen. Dort könne man für einzelne Linien Informationen bestellen und bekomme dann im Störfall automatisch eine SMS zugeschickt. Weiterhin gebe es Infosäulen sowie Notrufsäulen mit Videofunktion. Videoüberwachung werde nicht flächendeckend eingesetzt, sondern nur dort, wo ein Bedarf gesehen werde. Für Sehbehinderte werden Blindenleitsysteme eingerichtet, die allerdings auch an ein städtisches Leitsystem – sofern vorhanden – angebunden werden sollten. Seit etwa drei Jahren werden alle neuen dynamischen Fahrgastanzeiger (DyFA) mit zusätzlicher Sprachausgabefunktion ausgerüstet. Derzeit seien von 400 DyFAs 41 Prozent mit Sprachausgabe versehen. Ziel sei es, alle Anlagen mit Sprachausgabe auszustatten. Die kombinierten Notruf-Infosäulen werden auch für Menschen mit Sehbehinderung ausgerüstet. Allerdings gebe es hier Probleme, da blinde Menschen zunächst die Säule finden und anschließend die dort angebrachten Bedienelemente finden müssten. Hörbehinderte, besonders gehörlose Menschen, hätten Schwierigkeiten, eine Rückmeldung zu bekommen, ob ihr Notruf entgegengenommen wurde. In Zusammenarbeit mit dem Runden Tisch Verkehr versuche man derzeit, Lösungen zu finden.

Anhand der Präsentationsfolien stellt Herr Bäumken die Elemente des Leitsystems dar sowie - am Beispiel von Lohausen - den Umbau einer Haltestelle zu einem Hochbahnsteig. Ein derartiger Umbau koste etwa drei Millionen Euro, die im Wesentlichen von der Rheinbahn zu tragen seien, während die U-Bahnhöfe von der Stadt finanziert werden. Im Stadtbahnnetz gebe es, was die Hochbahnsteige betreffe, noch Lücken, zum Beispiel zwischen dem Kennedydamm und dem Reeser Platz. Aufgrund des Mischbetriebes von Stadtbahnen und Niederflurstraßenbahnen sei dies im Düsseldorfer Süden ähnlich. Die Haltestellen „Heerdt Sandberg“ und „Lohweg“ werden im April in Betrieb genommen. Es folgen „Rheinbahnhaus“, „Dominikus-Krankenhaus“, „Aldekerkstraße“ sowie „Luegplatz“. Derzeit sind 47 Prozent der Bahnsteige der Stadtbahn barrierefrei. Nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes müsse der gesamte Nahverkehr in Deutschland bis 2022 barrierefrei sein. Im Bereich des Straßenbahnnetzes liege der Anteil barrierefreier Haltestellen in Düsseldorf bei 34 Prozent, dort werde jetzt aber auch sehr viel getan. Insbesondere im

Zusammenhang mit der neuen Wehrhahnlinie werden die Haltestellen der Zulaufstrecke mit Hochdruck umgebaut. Bei den Bushaltestellen sei der Anteil barrierefreier Haltestellen noch unter 30 Prozent, diese lägen im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger (Stadt Düsseldorf und Umlandgemeinden).

Als Maßnahmen an den Fahrzeugen zur Erreichung der Barrierefreiheit nennt er einen möglichst stufenfreien Einstieg, stufen- und podestfreier Fahrzeuginnenraum, Stellplätze für Rollstuhlfahrende, seitliches Absenken der Busse (kneeling) sowie Ausstattung der Busse mit Rampen. Mit der Beschaffung von 40 bis 50 Ersatzfahrzeugen im Bereich der Hochflurstadtbahnen (HF6) zu einem Stückpreis von 4 Millionen Euro werden viele dieser Anforderungen umgesetzt. Bereits 2010 sei im Runden Tisch Verkehr (RTV) viele Punkte für dieses neue Fahrzeug besprochen worden. Derzeit gehe man in die Ausschreibung. Sobald ein Hersteller gefunden sei, werde der RTV erneut eingebunden, insbesondere im Zusammenhang mit der Ausstattung (Farbgestaltung, Kontraste, optimaler Ein- und Ausstieg, von außen gut erkennbare Türen, Sitzaufteilung, Haltemöglichkeiten in unterschiedlichen Höhen und an unterschiedlichen Stellen, Anforderungstaster im Zwei-Sinne-Prinzip). Die neuen Gelenkbusse seien mit zwei Sondernutzungsflächen und zusätzlichen Klappsitzen, insbesondere für rollatorfahrende Personen ausgerüstet.

Abschließend wirbt Herr Bäumken für den Begleitservice von Rheinbahn und Zukunftswerkstatt, der werktags zwischen 7.30 und 19 Uhr tätig sei.

Ratsherr Janetzki greift das Thema im Anschluss an den Vortrag auf und unterstreicht die Wichtigkeit dieses Angebots. Herr Buschhausen ergänzt, dass dieser Service ein Beschäftigungsprojekt sei, das aus Mitteln der Arbeitsagentur getragen werde. Es diene einerseits der Wiedereingliederung arbeitsloser Menschen und sei andererseits ein nicht mehr wegzudenkendes Angebot für Menschen mit Behinderung in Düsseldorf. Das Projekt sei bei der städtischen Tochtergesellschaft Zukunftswerkstatt Düsseldorf GmbH (ZWD) angesiedelt.

Der Vorsitzende lobt ausdrücklich das Engagement der Rheinbahn, insbesondere auch von Herrn Bäumken persönlich, bei der Umsetzung des Themas Barrierefreiheit. Aus seinem Vortrag sei sein ganz persönliches Engagement und Interesse für die Sache der Menschen mit Behinderung hervorgegangen.

An der anschließenden Diskussion beteiligen sich Ratsherr Matheisen, Herr Zielonka, Herr Fladerer, Ratsfrau Mohrs, Herr Borzim, Frau Humpert-Kalb, Herr Nowinski, Herr Fischer, Herr Marks, Ratsfrau Wien-Mroß, Herr Welski und Herr Kozyk.

Bezüglich der Nachfrage zur Zulaufstrecke der Wehrhahnlinie an der Grafenberger Allee erklärt Herr Bäumken, dass man derzeit an der Planung der Umlandstraße sei, wo die künftige U71 Richtung Rath abbiegen werde. Die Haltestelle „Lindemannstraße“ sei aufgrund des engen Straßenraums besonders schwierig, für die „Schlüterstraße / Arbeitsagentur“ sei die Planung abgeschlossen, die Haltestelle „Burmüllerstraße“ werde verlängert, sie sei bereits auf 25 cm Höhe. Die Arbeiten seien in vollem Gange, bis zur Eröffnung der Wehrhahnlinie, also im Oktober 2015, müsse alles fertig sein.

Angesprochen auf vermeintlich mangelndes Verständnis auf Seiten des Fahrpersonals erklärt Herr Bäumken, es gebe da ein Defizit, allerdings sehe er das nicht als spezielles Rheinbahn-Problem. Die Thematik sei in der gesamten Gesellschaft unzureichend verankert. Aber die Rheinbahn kümmere sich um diesen Themenkreis; es werde konzeptionell in die jährlichen Schulungen für das Fahrpersonal aufgenommen. Oft handele es sich aber auch um Missverständnisse und problematisches Verhalten auf beiden Seiten. In einigen Fällen versuche die Rheinbahn auch, Personal und Fahrgäste in gemeinsamen Gesprächen zu einer Konfliktlösung zu bringen.

Die erneute Verzögerung des Aufzugseinbaus am U-Bahnhof Nordstraße wird kritisiert, nachdem dies bereits 2012 in einer Eilaktion im RTV besprochen worden sei. Herr Bäumken antwortet, dass die Baumaßnahme in diesem Jahr begonnen und 2015 abgeschlossen werden solle. Nach langen politischen Auseinandersetzungen zum Standort seien nun auch in der Bauausführung Probleme zu überwinden. Es sei schwieriger, einen bestehenden Tunnel für einen Aufzugsschacht mit einem Querschnitt von vier Metern anzubohren, als ein neues Bauwerk zu planen.

Herr Wessels weist darauf hin, dass das heutige Thema eigentlich „Nahmobilität“ heiße, dabei gehe es um die Barrierefreiheit im kleinen Raum. Der demographische Wandel mit vielen sehr alten Menschen, die behindert und in ihrer Mobilität stark eingeschränkt seien, bewegten sich nur noch in relativ kleinen Bereichen. Dies gelte auch für behinderte Menschen, die in ihren eigenen Wohnungen leben und ihr Umfeld im Nahbereich haben. Damit gebe es das Problem, wie diese Menschen sich noch innerhalb dieses Nahbereiches bewegen können. Nahmobilität bedeute für diese Menschen, wie sie von ihrer Wohnung zum Beispiel bis zur 300 Meter entfernten Arztpraxis kommen. Dies sei auch eine Herausforderung für den Nahverkehr, was in der heutigen Sitzung nicht mehr zu thematisieren war; künftig müsse man sich diesem Aspekt zuwenden. Entscheidend sei es, die Frage zu beantworten, wie kommen wir überhaupt bis zu diesen schönen barrierefreien Haltestellen hin. Nahmobilität ergänze insoweit die „große Mobilität“.

Herr Bäumken bestätigt auf erneute Nachfrage, dass 41 Prozent der 412 vorhandenen dynamischen Fahrgastanzeigen (DyFAs) zusätzlich mit Sprachausgabe ausgerüstet sind. Durch Nachrüstung der Altanlagen werde diese Anzahl noch steigen.

Fragestellungen zum Begleitservice der Rheinbahn (Nachfrage, Werbung, Verbesserungsmöglichkeiten) beantwortet Herr Bäumken mit dem Hinweis, dass die Zukunftswerkstatt den Service bereitstelle und organisiere. Insoweit könne er keine detaillierten Angaben machen.

Herr Buschhausen bietet an, die Zukunftswerkstatt in die übernächste Sitzung einzuladen, damit sie zu dem Thema berichten könne.

Es wird auch bemängelt, dass es an der Haltestelle „Universität Ost / Botanischer Garten“ Probleme mit der Trittstufenhöhe der U79 gebe. Gehbehinderten werde damit der Ein- und Ausstieg erheblich erschwert.

Herr Bäumken antwortet, dass mit Eröffnung der Wehrhahnlinie dort die U73 als niederflurige Stadtbahn verkehren werde. Daher seien dort sowohl Hochbahnsteige als auch Niederflurbahnsteige zu bauen. Es gebe derzeit Probleme mit einem bestimmten Stadtbahntyp, den sogenannten „Stahlwagen“, die anfangs als Versuchsfahrzeuge gekauft wurden, äußerlich wie die anderen Fahrzeuge aussehen, sich von ihnen jedoch unter anderem dadurch unterscheiden, dass sie drei statt vier Trittstufen haben. Diese Fahrzeuge werden nach Möglichkeit auf umgebauten Straßenbahnstrecken nicht mehr eingesetzt.

Zur Problematik des nicht funktionierenden akustischen Signals sagt er eine Prüfung zu. Er weist ergänzend darauf hin, dass die Rheinbahn sehr viele Maßnahmen zur Sicherheit ergreife (Lichtzeichen, sogenannte Haifischzähne, akustische Warnsignale, Z-Führung), allerdings habe man auch erhebliche Probleme mit der Unaufmerksamkeit der Nutzerinnen und Nutzer.

Auf eine weitere Nachfrage erklärt er, dass ein Umbau der alten Fahrzeuge nicht möglich sei, im Rahmen einer 2020 vorgesehenen Fahrzeugsanierung aller 100 Hochflurfahrzeuge würden die alten „Stahlwagen“ jedoch ausgemustert und durch die neu anzuschaffenden Hochflurwagen Typ HF6 ersetzt. In den übrigen Fahrzeugen werden dann alle Mittelstangen ausgebaut. Heute haben diese Fahrzeuge bereits an zwei Türen keine Mittelstangen. Während allerdings für Rollstuhl und Kinderwagen die Mittelstange ein Hindernis sei, würden sie zum Beispiel von halbseitig gelähmten Menschen benötigt, die nur mit Hilfe dieser Stange in das Fahrzeug kämen. Dies sei alles bei Umbau und Neubeschaffung der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Die Frage, ob es Probleme mit der Steuerung der DyFAs gebe, verneint Herr Bäumken. Allerdings sei in der Presse berichtet worden, dass die Zugsicherung im Tunnelbereich erneuert werden müsse. Das werde bald durchgeführt werden, betreffe aber letztendlich alle Fahrgäste und habe nichts mit der Barrierefreiheit zu tun.

Die Anregung, dass sich eine Arbeitsgruppe des Beirates und der Rheinbahn dem Thema Quartiersmobilität widmen solle, wird von Ratsherrn Janetzki und Herrn Bäumken unter Hinweis auf die gute Arbeit des Runden Tisches Verkehr nicht für notwendig erachtet.

Herr Bäumken merkt an, dass „Quartiersmobilität“ inhaltlich weiter gehe. Der Auftrag der Rheinbahn beginne an den Haltestellen. Quartiers- oder Nahmobilität beginne bereits beim Bauen.

Die gleichfalls angesprochenen alten Fahrzeuge auf der Linie U75 werden ab 2017 durch die neuen HF6 ersetzt.

Zu der Frage fehlender Hochbahnsteige zwischen Wersten und Benrath verweist Herr Bäumken auf den Mischbetrieb, das heißt das Zusammentreffen niederfluriger Straßenbahnen und hochfluriger Stadtbahnen. Dies betreffe die Strecke von Holthausen nach Benrath und die Strecke ab „Schlesische Straße“ bis „Vennhauser Allee“. Die einzig mögliche Lösung sei die Trennung dieser Systeme. Eine bauliche Lösung sei am Südpark mit einem Mittelbahnsteig für Hochflurwagen sowie Niederflurbahnsteigen an den Seiten gefunden worden. Der dafür erforderliche Platz sei allerdings sonst an den Mischstrecken nicht gegeben. In anderen Städten habe man geteilte Bahnsteige, Hoch- und Niederbahnsteige hintereinander, diese müssten dann jedoch 160 Meter lang sein, was an den besprochenen Stellen auch nicht möglich sei. Mit der Eröffnung der Wehrhahnlinie werde die U74 nicht mehr nach Benrath fahren. Künftig werde dort die U71, die heutige 701, als eine niederflurige Straßenbahn mit einem viel engeren Takt verkehren. Die Hochflurfahrzeuge werden künftig dort nur noch mit zwei bis drei Kursen im Schülerverkehr eingesetzt. Für die neuen Niederflurbahnen werden derzeit Bahnsteige mit 25 cm Höhe gebaut, sodass die Barrierefreiheit damit erreicht sei.

Zu den angesprochenen Haltestellen der Zulaufstrecke zur Wehrhahnlinie erklärt Herr Bäumken, die „Lindemannstraße“ sei aufgrund des sehr engen Straßenraums problematisch, an der „Uhlandstraße“ werde es einen Mittelbahnsteig geben, für die „Engerstraße“ gäbe es noch keinen Plan. Zunächst sei es wichtig, baulich die erforderliche Bahnsteiglänge von 60 Metern zu erreichen, erst danach werde die Barrierefreiheit dort umgesetzt.

Den berichteten Störungen der Warnsignalisierung werde die Rheinbahn nachgehen. Allerdings gebe es oft auch falsche Interpretationen. Der Blinker zeige nur einfahrende, nicht ausfahrende Bahnen an.

Bezüglich der ebenfalls nachgefragten Haltestelle „Benrather Schlossallee“ gebe es derzeit noch keine Planungen. Um die Frage, ob Umsteigemöglichkeiten vom Hochflursystem auf das Niederflursystem per Durchsagen hinweisen, werde er sich kümmern.

Der Kritik, dass Busfahrerinnen und Busfahrer häufig nicht an den dafür vorgesehenen Markierungen der Haltestellen anhalten, begegnet Herr Bäumken mit dem Hinweis auf parkende Autos, die es oftmals unmöglich machten, die Haltestelle vorschriftsmäßig anzufahren. Vereinzelt Fehverhalten des Fahrpersonals wolle er nicht ausschließen, aber die Rheinbahn habe ein Schulungsprogramm für das Personal, womit derartiges Verhalten eingedämmt werden solle. Er bittet darum, dass man ihm grobe Verfehlungen hingegen melden solle, er werde denen dann nachgehen.

Ergänzend zu den Planungen an der Zulaufstrecke Grafenberger Allee berichtet er, dass an der Haltestelle „Uhlandstraße“ erstmalig oberirdisch ein Mittelbahnsteig vorgesehen sei.

Für den Halt „Reeser Platz“ sei ein Hochbahnsteig als Mittelbahnsteig die bevorzugte Lösung der Rheinbahn. Allerdings werde in der Politik noch über den sogenannten Rheinsprung und die U81 beraten. Da müsse zunächst der politische Wille geklärt werden, ehe man an der Stelle in die Planungen einsteigen könne.

Die Forderung nach Tastern an den Fahrzeugen, die dem Zwei-Sinne-Prinzip folgen, das heißt, durch optische und akustische Hinweise leichter aufzufinden sind, beantwortet Herr

Bäumken mit dem Hinweis, es sei geplant, dass die Taster künftig kontrastreich gestaltet und mit einem Vibrationssignal ausgerüstet werden. Akustische Signale am Fahrzeug zum Auffinden der Taster werde es jedoch nicht geben. Eine Bahn mit 20 Tastern, die alle ein akustisches Signal geben, sei nicht praktikabel und auch nicht durchsetzbar. Für schlecht sehende Menschen sollten die Taster aber frei von Werbung und kontrastreich angebracht werden. Als Kompromisslösung schlägt er für blinde Menschen vor, unten am Fahrzeug gegebenenfalls Zapfen anzubringen, damit sie mit Hilfe ihres Langstocks den Türbereich finden könnten – eine Lösung, die in Dresden praktiziert werde.

Abschließend erklärt er noch, dass eine Vernetzung der Leitsysteme der Haltestellen mit städtischen Leitsystemen erfolgen müsse. Eine gut ausgerüstete Haltestelle nütze nichts, wenn sie nicht gefunden werde.

Der Vorsitzende dankt Herrn Bäumken ausdrücklich für seinen guten und engagierten Vortrag.

6. Auftragskontrolle

Herr Kozyk stellt fest, dass die unter Ziffer 1 der Auftragskontrolle erwähnte Prüfung nun schon eine geraume Zeit andauere. Er möchte gerne wissen, wann mit einem Prüfungsergebnis zu rechnen sei. Außerdem fehle ihm der Hinweis auf die Handläufe, die nach der DIN-Vorschrift 30 cm über das Ende der Treppe hinausragen müssten.

Frau Pohlmann weist darauf hin, dass im Außenbereich eine andere technische Lösung gefunden werden müsse, als im Innenbereich. Ratsherr Janetzki erläutert die Möglichkeit, die Stufen auszufräsen und mit einem helleren Stein kontrastreich aufzufüllen.

Herr Kozyk fragt, ob eine schriftliche Antwort zur Fragestellung der Markierung der Außentreppe sowie der Verlängerung der Handläufe im Innen- und Außenbereich zu erwarten sei.

Frau Bellstedt erinnert daran, dass Herr Professor Dr. Meyer-Falcke bereits im Juli vergangenen Jahres die kurzfristige Umsetzung versprochen habe. Es sei ihr unverständlich, dass für die Stufenmarkierung und die Verlängerung der Handläufe mittlerweile vier Jahre benötigt werden.

Der Beirat stimmt dem Vorschlag des Vorsitzenden zu, neben einer schriftlichen Beantwortung dieser Fragen, den zuständigen Beigeordneten, Herrn Professor Dr. Meyer-Falcke, zur Erläuterung in die nächste Sitzung des Beirates einzuladen.

Herr Wessels fragt zu Ziffer 9 – Livestream der Ratssitzungen -, ob dies auch finanziell gesichert sei. Konzeptionell und technisch sei das sicherlich nicht schwierig, aber es müssten im Rahmen der Haushaltsberatungen auch die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Insoweit seien die politischen Vertreterinnen und Vertreter im Beirat aufgerufen, das in ihre Fraktionen zu tragen.

Frau Bellstedt erklärt zu Ziffer 12 – Durchgang zum barrierefreien Zugang zum Rathaus - sie wundere sich über die Antwort der Verwaltung (Anlage 9k der Niederschrift am 15. Juli 2013), wonach der Drehknopf vor einiger Zeit in Abstimmung mit den vor Ort ansässigen Fraktionen zur Zugangssicherung habe verschweißt werden müssen. Dies sei ihr völlig unbekannt. Sie bittet die Verwaltung um eine Erläuterung.

Ratsfrau Ott spricht die Ziffern 9 – Einsatz von Gebärdensprachdolmetschern bei Livestreams der Ratssitzungen - und 12 – Untertitelung von Videobeiträgen im Internet - an, sie bittet darum, einen Zwischenstand zu bekommen. Eine barrierefreie Sitzung bedeute auch die Möglichkeit, Sitzungen zum Beispiel auch in moderner Form von Zuhause aus als Livestream sehen zu können.

Bezüglich der Ziffer 15 - Schulassistenten - erinnert sie an eine Berichterstattung in der ersten Sitzung nach der Sommerpause.

Da die Sprecher des Runden Tisches Kommunikation verhindert sind, berichtet Herr Müller, dass der Runde Tisch in der Zwischenzeit nicht mehr getagt habe und sich insofern nicht dem Thema widmen konnte. Allerdings habe die Forderung des Beirates und des Runden Tisches Kommunikation weiterhin Bestand. Sie müsse jetzt einfach umgesetzt werden. Sollten sich seitens des Fachamtes noch Fragen ergeben, stehe der Runde Tisch Kommunikation zur Beantwortung zur Verfügung.

Abschließend erklären die Mitglieder des Beirates erneut, dass sie einen Bericht des Herrn Beigeordneten Prof. Dr. Meyer-Falcke in der nächsten Beiratssitzung zu den Themen Gebärdensprachvideos bei Livestreams der Ratssitzungen, Untertitelung von Videobeiträgen sowie Speicherung der Livestreams wünschen.

Ratsfrau Wien-Mroß merkt zu Ziffer 14 – Anfrage Quadriennale - an, dass der Hinweis auf unbeantwortete Anfragen unbefriedigend sei. Herr Buschhausen erklärt, man werde dies so weitergeben.

7. Berichte aus den Runden Tischen

a) Runder Tisch Bauen (RTB)

Herr Schlachetzki trägt den Bericht des RTB vor, der der Niederschrift als Anlage beigefügt ist.

Der Beirat nimmt den Bericht ohne Diskussion zur Kenntnis.

b) Runder Tisch Verkehr (RTV)

Herr Zielonka trägt den Bericht aus dem RTV vor, der der Niederschrift als Anlage beigefügt ist.

Der Beirat nimmt den Bericht zur Kenntnis und schließt sich den Anregungen des Runden Tisches an.

c) Qualitätszirkel Inklusion

Frau Humpert-Kalb ist in ihrer Eigenschaft als Sprecherin des Runden Tisches Kinder, Jugendliche und Familie vom Beirat beauftragt worden, am Qualitätszirkel schulische Inklusion beim Schulverwaltungsamt teilzunehmen. Sie trägt einen kurzen Bericht zu dessen Arbeit vor. Der Bericht ist als Anlage beigefügt.

Der Vorsitzende erinnert im Anschluss daran, dass der Beirat 2010 in der gemeinsamen Sitzung mit dem Schulausschuss dem Thema einen Anstoß in die richtige Richtung gegeben habe.

8. Mitteilung der Verwaltung

a) Neubenennung der Beiratsmitglieder

Herr Buschhausen berichtet:

Wie in der letzten Sitzung bereits angekündigt, hat sich nun am 7. Februar eine Arbeitsgruppe aus dem geschäftsführenden Vorstand sowie weiteren Beiratsmitgliedern aller Behinderungsformen zusammengefunden und das Verfahren zur Benennung der Behindertenvertreterinnen und Behindertenvertreter im Beirat beraten.

Danach werden die in Düsseldorf ansässigen Behindertenorganisationen und Selbsthilfegruppen aufgefordert, in einer gemeinsamen Veranstaltung mit der ARGE e. V. aus ihren Reihen die Vertreterinnen und Vertreter für die sechs Behinderungsformen

- Sehhinderung,
- Hörbehinderung,
- geistige Behinderung ,
- Mehrfachbehinderung,
- Körperbehinderung und chronische Erkrankung und
- psychische Behinderung

in den Beirat zu entsenden. Jede Organisation kann jeweils zwei Personen delegieren. Die Veranstaltung findet am 12. September in der städtischen Theodor-Andresen-Förderschule am Lohbachweg in Gerresheim statt. Vor der Sommerpause wird die Geschäftsstelle alle bekannten Vereine und Organisationen anschreiben und um Benennung von Delegierten

bitten. Darüber hinaus ist beabsichtigt, eine Presseinformation herauszugeben, damit Organisationen, die bisher nicht bekannt waren, die Möglichkeit haben, sich zu melden. Einzelpersonen können nicht teilnehmen. Die Arbeitsgruppe wird das Verfahren beaufsichtigen und unterstützen.

b) Beteiligung an der Rehacare

Frau Giersch berichtet:

In der letzten Sitzung des Beirates am 25. November wurde beschlossen, den Messestand um die Belange von Menschen mit Behinderung zu erweitern, zu ergänzen und mit diesem Ansinnen mit dem Seniorenbeirat ins Gespräch zu gehen.

Dementsprechend hat der Vorsitzende, Ratsherr Janetzki, die Vorsitzenden des Seniorenbeirates angeschrieben. In der Antwort bietet der Seniorenbeirat „eine täglich stundenweise Anwesenheit von je einer Person“ am Stand des Seniorenbeirates als „Anlaufperson“ für die Behinderten an. Eine Hervorhebung im „Standfries“ sei aus Kostengründen nicht zu realisieren. Zusätzlich werde der Zugang zum sogenannten „Café Forum“ eröffnet. Das Angebot wird mit der Maßgabe unterbreitet, dass der neue Seniorenbeirat sich dieser Linie anschließt.

Darüber hinausgehend könne sie noch mitteilen, dass Ratsherr Janetzki in seiner Eigenschaft als Beiratsvorsitzender von der Geschäftsführung der Messe angeschrieben wurde und als Teilnehmer für den Beirat der Rehacare eingeladen und um Mitwirkung gebeten wurde. Er hat seinerseits Herrn Wessels als Vertreter des Beirates vorgeschlagen, der damit einverstanden ist. Die Messegesellschaft ist darüber informiert, dass Herr Wessels an den Arbeitssitzungen teilnehmen wird.

c) Barrierefreiheit am Flughafen

Frau Giersch berichtet:

Die Flughafen Düsseldorf GmbH teilt auf Anfrage mit, dass die Umgestaltung der Rufsäulen abgeschlossen und auch die gewünschten Bodenleitlinien aufgebracht worden seien.

Der Hersteller habe lange gebraucht, um die Vorgaben umzusetzen. Die Rufsäulen seien deutlich besser sichtbar, da jetzt ein großer beleuchteter Kranz in gelb-oranger Farbe angebracht worden sei. An dieser Stelle seien auch die Piktogramme für Hör- und Sehbehinderte aufgenommen worden. Die verbale Kommunikation sei nun auch durch je nach Bedienung beleuchtete Piktogramme für diesen Personenkreis nutzbar.

Der Umbau der Bus-Inseln sei zwar geplant worden, jedoch wegen der notwendigen umfangreichen Tiefbauarbeiten mit extrem hohen Kosten leider bis auf Weiteres zurück gestellt worden.

Ratsherr Janetzki erklärt abschließend, er habe den Eindruck, dass es möglich sei, etwas zu bewegen. Das zeige die Arbeit des Beirates. Manches dauere lange, aber die Bemühungen lohnten sich und es seien manche Verbesserungen erreicht worden.

9. Verschiedenes

Herr Fischer berichtet, dass er in seiner Eigenschaft als Beiratsvertreter im Bauausschuss einen sehr umfangreichen Abschlussbericht zum Projekt „Sanieren macht Schule“ erhalten habe. Daraus gehe hervor, dass im Rahmen dieses Projektes bislang 46 Schulen umgebaut worden seien (18 Grundschulen, sechs Hauptschulen, drei Realschulen, sieben Gymnasien, fünf Gesamtschulen, fünf Berufskollegschulen, zwei Förderschulen). Aufgewendet wurden dafür 5,5 Millionen Euro. Er bringt seine Enttäuschung zum Ausdruck, dass lediglich an drei Objekten Behindertentoiletten eingebaut wurden, in weiteren drei Schulen wurden Behindertentoiletten vorgerüstet und an einer Schule sei ein Sanitätsraum eingerichtet worden. Wenn er demgegenüber die Anforderungen der schulischen Inklusion sehe, habe er große Bedenken hinsichtlich der Umsetzbarkeit.

Ratsfrau Ott regt an, sich in der neuen Wahlperiode dem Thema „Quartiersmobilität“ intensiver zu widmen. Im Rahmen einer „Kreativwerkstatt Quartiersmobilität“ solle der Beirat gemeinsam mit dem Verkehrsausschuss entsprechende Impulse setzen.

Ratsherr Janetzki unterstreicht die Wichtigkeit des Themas und weist auf den Zusammenhang mit der Stadtentwicklung hin. Das Stadtentwicklungskonzept 2025+ (STEK) werde vor der Kommunalwahl nicht mehr verabschiedet. Dies biete die Chance, diese Gedanken noch einmal auszuformulieren und in das STEK als ein Kapitel einzupflegen. Er denke dabei an die Runden Tische, allerdings müsse die Politik das entsprechend transportieren. Die Stellungnahme des Beirates zum STEK biete eine gute Grundlage.

Herr Borzim bittet darum, dass gedruckte Informationen / Flyer zu den Veranstaltungen der Special Olympics auch an die Werkstatt für angepasste Arbeit (WfaA) geliefert werden.

Herr Buschhausen sagt zu, das zu klären.

Bürgerfragestunde

Keine Wortmeldungen

Ratsherr Janetzki schließt die Sitzung mit dem Hinweis auf die nächste Beiratssitzung am Montag, den 16. Juni, um 14 Uhr.

Ende der Sitzung: 17.20 Uhr

Janetzki
Vorsitzender

Wessels
stellvertretender Vorsitzender

Müller
Schriftführung

Anlagen

Bericht Runder Tisch Bauen

Bericht Runder Tisch Verkehr

Bericht aus dem Qualitätszirkel Inklusion