



Erläuternde Informationen zu diesen Protestpunkten:

4. ... eine politische Partizipation analog den Regelungen des Baugesetzbuches (BauGB)
10. ... das Veröffentlichen der Zuordnung aller Bushaltestellen zu den Kategorien „X. Ordnung“...
11. ... die Aufnahme eines Abschnitts „Belange von Menschen mit Behinderungen“ in alle Beratungs-, Berichts- und Beschlussvorlagen
19. ... das Umsetzen der DIN SPEC 61504 (E-Ladesäulen) in der geplanten städtischen Satzung
24. ... das frühzeitige Beteiligen der Behindertenverbände schon an der Entwicklung des neuen Nahverkehrsplans



Die Beteiligung der Menschen mit Behinderungen und deren Interessenvertretungen finden in Mönchengladbach unstrukturiert und vielfach eher zufällig statt, wenn die Fachbereiche daran denken, Fördermittel eingeworben werden müssen, oder es wegen anderer „Interessenlagen“ für „opportun“ gehalten wird.

Es besteht keine Stringenz und es fehlt an entsprechenden Weisungen oder Handreichungen dazu.

Dabei besteht im BauGB ein Beteiligungsprozess, nach dem schon heute die Öffentlichkeit beteiligt werden muss, und die Ergebnisse zu dokumentieren sind.

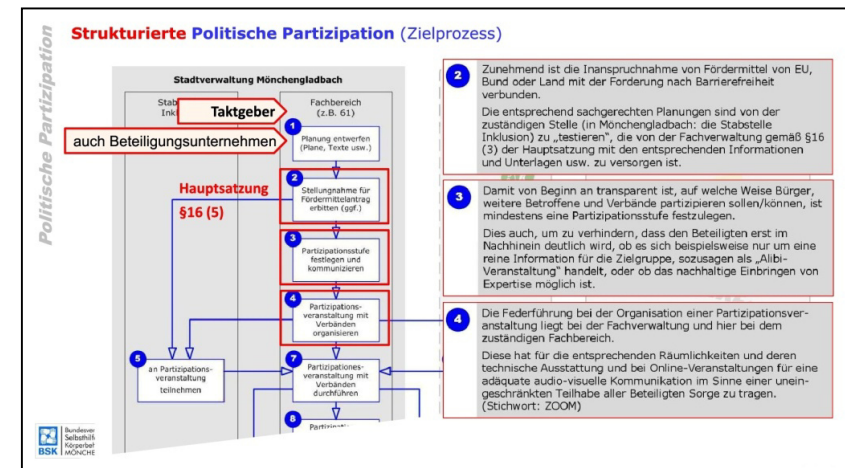
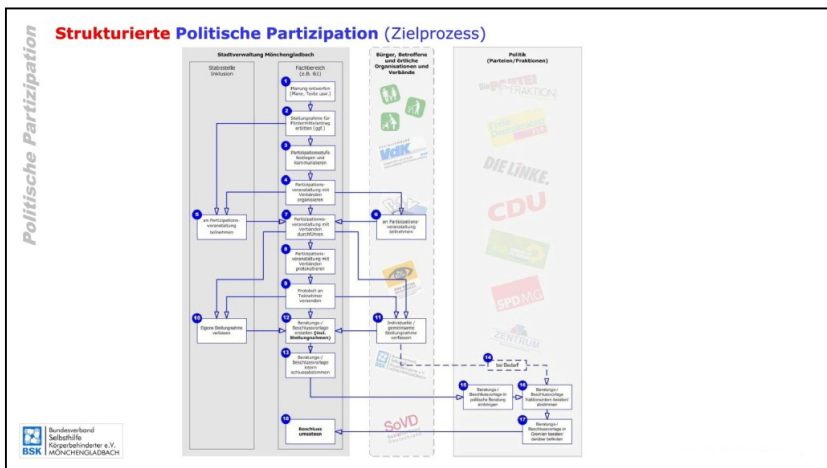
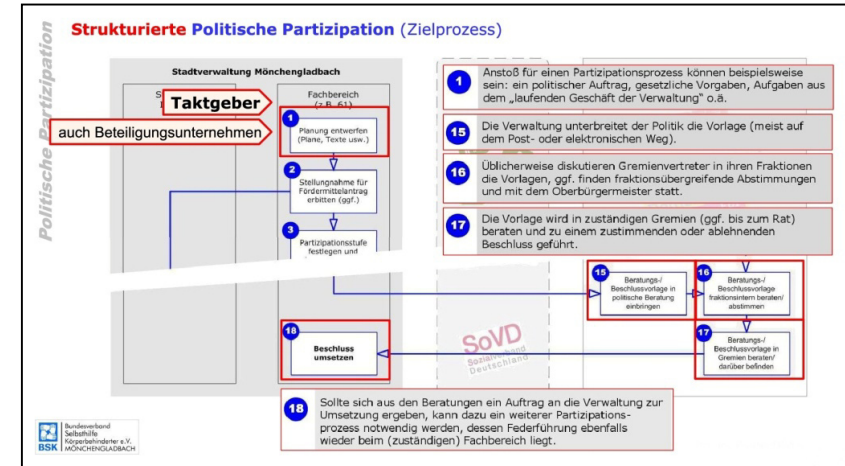
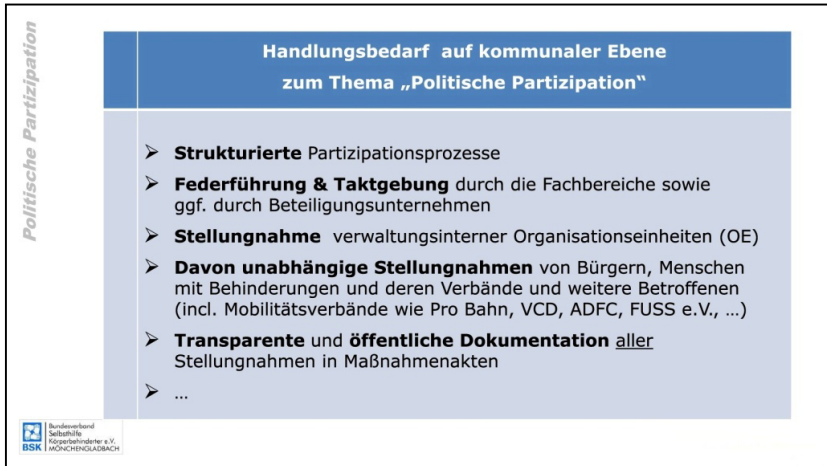
Wie leicht dieser Beteiligungsprozess zu „adaptieren“ wäre, haben wir versucht in die Verwaltung „hinein zu tragen“ (auf Einzelheiten dazu wollen wir an dieser Stelle nicht näher eingehen).

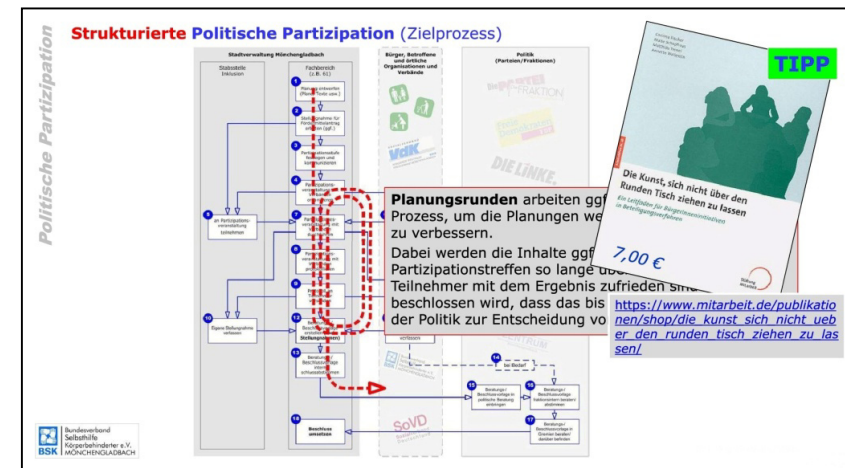
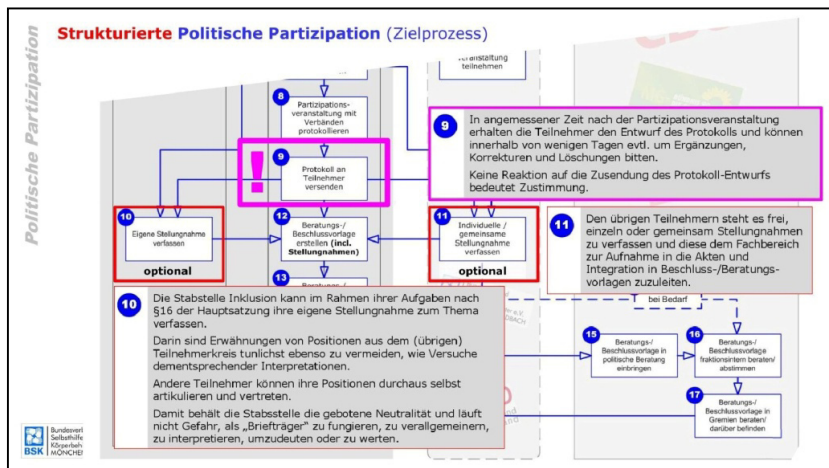
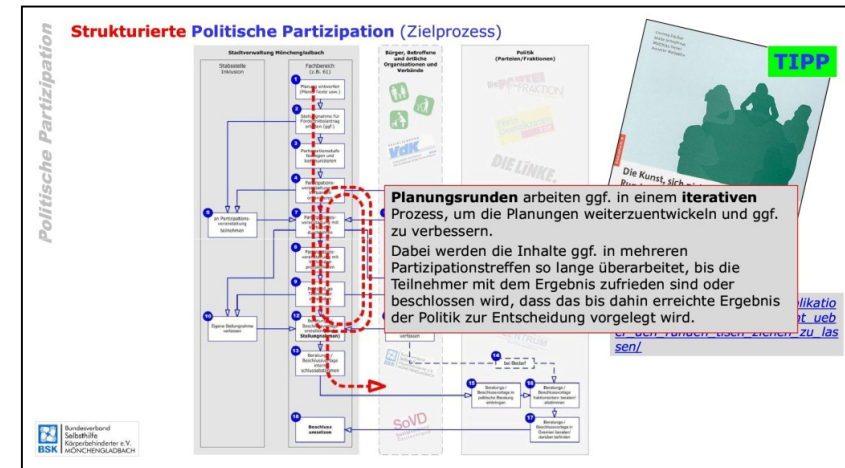
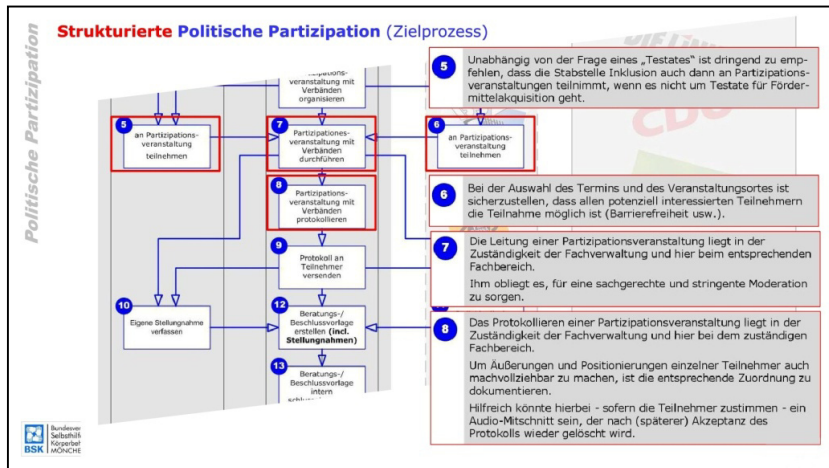
Leider ist das nicht gelungen, weil in den Fachbereichen offensichtlich die Auffassung vertreten wird, dass Stabstelle die Beteiligung zu organisieren hätte.

Dabei liegt unserer Auffassung nach die Kompetenz der Öffentlichkeit (im Sinne von Zuständigkeit und Verantwortung) - und damit auch die der Menschen mit Behinderungen und deren Vertretungen - bei den Fachbereichen.

Die Stabstelle kann in einem solchen Prozess i.W. beratend (aber nicht federführend) sein.

Siehe dazu nachstehende Prozessbeschreibung auf Grundlage des BauGB

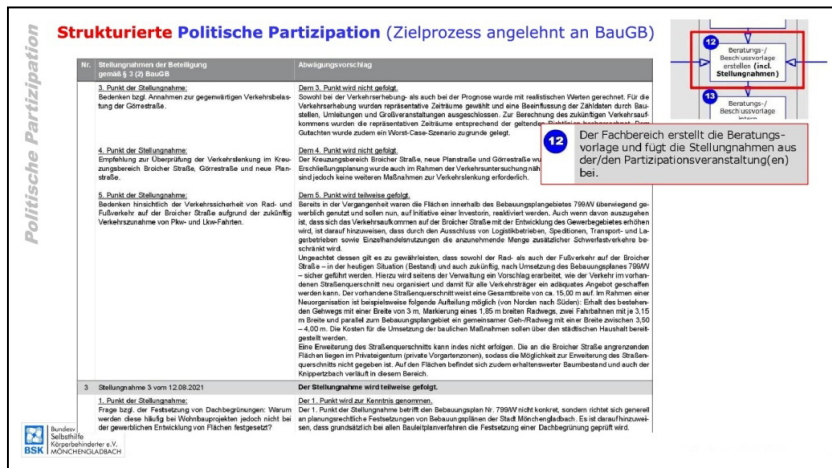
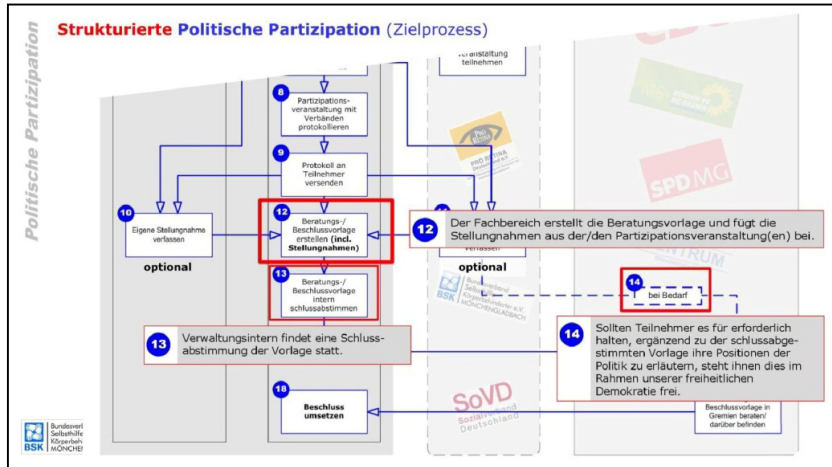






Erläuternde Informationen zum Protestpunkt

4. ... eine politische Partizipation analog den Regelungen des Baugesetzbuches (BauGB)





Erläuternde Informationen zum Protestpunkt

10. ... das Veröffentlichen der Zuordnung aller Bushaltestellen zu den Kategorien „X. Ordnung“...



Bundesverband
Selbsthilfe
Körperbehinderter e.V.
MÖNCHENGLADBACH

Der Mönchengladbacher Stadtrat hat im Jahr 2017 einen Nahverkehrsplan beschlossen.

Integraler Bestandteil dieses Beschlusses war u.a. die Frage der Barrierefreiheit und die Ausstattung von Haltestellen und deren Bussteige.

Welche Haltestellen wie auszustatten sind, wurde durch die Merkmale in Abschnitt 8.3.8 (Seite 109 ff.) des NVP beschlossen.

Dazu existiert eine „Kategorisierung“ in Haltestellen 1., 2., 3, 4. und 5. Ordnung.

Während die Haltestelle 1. Ordnung offensichtlich vollständig aufgeführt sind, werden für die Haltestellen 2. bis 5. Ordnung nur einige Beispiele genannt.

Dadurch ist die Feststellung, in welchem Umfang die Haltestellen (und damit deren Bussteige) auszustatten und barrierefrei herzustellen sein werden, nicht möglich bzw. geradezu ausgeschlossen.

Das hat Auswirkungen sowohl auf die Beantragung von Fördermitteln als auch auf die Beteiligung / Anhörung der Bezirksvertretungen und letztendlich die Entscheidung in politischen Gremien.

Wesentlichen Ausstattungsmerkmale für Haltestellen usw.					
Grafische Aufbereitung:		Erläuterungen			
erforderliche Ausstattung		•			
"anzustrebende" Ausstattung		O			
im Einzelfall zu prüfen		1			
nicht erforderliche Ausstattung		—			
Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen = „erforderliche Ausstattung“		*			

Tabelle 29: Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte (NVP MG)

Ausstattungsmerkmal	Haltestelle X. Ordnung				
	1.	2.	3.	4.	5.
101 Witterungsschutz für relevante Einstiegsrichtungen (transparent mit Reklame)	•	•	•	•	O*
102 Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	•	•	•	•	•
103 Sitzgelegenheit	•	•	•	O*	O*
104 Abfallbehälter	•	•	•	•	O
201 Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs (falls erforderlich)	•	•	O	—	—
202 Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	•	•	•	•	O
203 Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt	•	•	O	—	—
204 Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellen-übersichtsplan, Umgebungsplan)	•	•	•	•	O
205 Standard-Informationen an jedem Bussteig (Haltestellenschild (alle Linien an einem Mast vermerken), Fahrplan, Tarifinformationen)	•	•	•	•	•
206 Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen	•	•	•	•	•
207 Uhr	O	O	—	—	—
208 Telefon / Notruf (bei entsprechendem Bedarf im Einzelfall an Standorten mit besonderen Problemen beim subjektiven Sicherheitsempfinden.)	O	1	1	1	1
209 Taxi+Ride (nach Möglichkeit mit Bestellmöglichkeit im Bus)	•	•	O	—	—
301 Barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	•	•	•	•	O*
302 Bushaltestellen sind in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	•	•	•	•	O*
303 Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung (Bordhöhe: 16 cm/54)	•	•	•	•	O*
304 Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitsstreifen), visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, Einstiegsmarkierung (gemäß Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach)	•	•	•	•	•
305 Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	•	•	•	•	•
306 Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	•1	•1	O*	O*	—*
307 Kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Moblierung	•	•	•	•	•
308 Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	•	•	O	—	—
309 Ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50m unter Beachtung der Auskrugung der Rampe)	•	•	•	•	•
310 Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	•	•	•	•	—
311 Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	•	•	•	•	O



Eine Excel-Liste (!) aller einzeln aufgeführten Bussteige gibt keinerlei Auskunft darüber, welcher „Ordnung“ die jeweilige Haltestelle zugeordnet ist und damit welche Ausstattung und welche Aspekte der Barrierefreiheit der jeweilige Bussteig haben muss.

Das verunmöglicht es den Menschen mit Behinderungen und deren Interessenvertretungen eine sachbezogene, objektive Bewertung von Bussteigen hinsichtlich der Barrierefreiheit.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Auflistung der Bussteige quasi als „Verschluss-Sache“ behandelt wird und es der Herausgabe nach dem IFG bedurfte, diese Liste (Stand: 2014) zu erhalten.

Welche Auswirkungen diese Intransparenz hat, zeigt ein Faktencheck mit einer dezidierten Analyse von 18 Haltestellen mit 36 Bussteigen in der „Wabe 502“, die der BSK für die Linie 016 durchgeführt hat und der auf der BSK-Homepage veröffentlicht ist:

<https://bsk-mg.de/kategorie/aktivitaeten-in-moenchengladbach/faktenchecks/analyse-bushaltestellen-linie-016/>



Hierzu fasste am 19. September **2013** (!) der Hauptausschuss der Stadt Mönchengladbach unter TOP 31 auf Antrag der SPD-Fraktion den Beschluss den Antrag der FWG-Fraktion zur Aufnahme eines Abschnittes „Belange von Menschen mit Behinderungen und Inklusion“ in alle Beratungsvorlagen solange zurückzustellen, bis eine Evaluierung zum Abschnitt „Auswirkungen auf Kinder- und Familienfreundlichkeit“ vorliegen würde.

Diese Evaluierung liegt seit Juni 2014 (!) vor und kommt zu dem Ergebnis, dass **über 75%** der befragten Verwaltungsmitarbeiter und Fraktionsmitglieder erklärten, dass die Bearbeitung dieser keine Mehrbelastung für sie darstelle und somit nicht wesentlich mehr Zeit aufzuwenden sei.

Dieser Beschluss des Hauptausschusses vom 19.09.2013 wurde bislang nicht umgesetzt.

Das Thema „Prüfkriterien“ erlangte im Mai 2025 erneute Aktualität, nachdem der Mönchengladbacher Seniorenrat eine entsprechende Forderung mit der Bezeichnung „Seniorenrelevanz“ aufstellte.

Ein entsprechender Antrag von DIE LINKE wurde bekanntlich im Mai 2025 in Hauptausschuss und Rat mehrheitlich abgelehnt.

Vertiefende Informationen werden dem Ratsinformationssystem in den Niederschriften zur Sitzung des Hauptausschusses (06.05.2025) und zur Ratsitzung (12.05.2025) zu entnehmen sein, sobald diese veröffentlicht sind.

Man darf gespannt sein, welche Argumente zu diesen ablehnenden Beschlüssen geführt haben.

Ausführlich berichteten auch örtlichen Medien zu diesem Thema, wie beispielsweise die Bürgerzeitung Mönchengladbach in diesem „Themenspecial“:

<https://news.bz-mg.de/category/themenspecials/special-beratungsvorlagen/>



Diese DIN-Norm benennt Schutzziele für die Gestaltung barrierefreier Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und beschreibt beispielhaft technische Lösungen und Anforderungen zur Bereitstellung barrierefreier Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum.

Barrierefrei im Sinne dieser Norm ist Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, wenn sie in Wechselwirkung mit den Einschränkungen von Menschen mit Behinderungen keine Barrieren darstellen.

Dies wird erreicht wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe **auffindbar**, **zugänglich** und **nutzbar** sind.

Dies entspricht der Intention des Behindertengleichstellungsgesetzes § 4, dessen Umsetzung auch als Zielstellung der Normenreihe DIN 18040 formuliert ist.

Der Fokus der DIN SPEC 91504:2024-11 liegt darauf, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge als motorisch eingeschränkte, fahrzeugführende Person selbständig und grundsätzlich ohne Hilfe Dritter nutzen zu können.

Dabei werden unterschiedliche Bedarfe von Menschen mit motorischen Einschränkungen berücksichtigt

Dies sind insbesondere Menschen mit manuell bedienbaren Rollstühlen sowie Rollatoren.

Auch für andere Personengruppen, wie zum Beispiel groß- oder kleinwüchsige Menschen, Menschen mit temporären Beeinträchtigungen und ältere Menschen, können einige Anforderungen dieser Norm zu einer Nutzungserleichterung führen.

Anforderungen, die sich aus dem Zusammenhang weiterer Einschränkungen ergeben, bedürfen einer besonderen Betrachtung.

Dies gilt auch für die Umsetzung der Bedarfe von Menschen mit Mehrfachbehinderung, die zu anderen Anforderungen als in diesem Dokument beschrieben, führen können.

Allgemeine Verbesserungen der Bedien- und Nutzbarkeit der Ladeinfrastruktur, welche ebenfalls „teilweise als barrierefrei“ bezeichnet werden, sind nicht Teil dieses Dokuments.

(siehe Einleitung zur DIN SPEC 91504:2024-11)



In diesem Kontext ist auch diese Pressemitteilung eine Mönchengladbacher Ratsfraktion zu sehen:

Wenn Ladesäulen, dann richtig

Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität des Rat Mönchengladbach wird am Mittwoch den 5.2.2025 über das Genehmigungsverfahren für E-Ladesäulen beraten[1]. Die Linksfraktion begrüßt es, dass nun Regelungen erarbeitet werden sollen, allerdings könnte der Antrag ihrer Ansicht nach zu spät kommen, da bereits ein privater Anbieter übers Stadtgebiet verteilt Ladesäulen eingerichtet hat. Für die Linke gehört die Ladeinfrastruktur in die öffentliche Hand. Wenn aber nun private Unternehmen auf öffentlichem Raum Profite machen, dann wäre es mindestens nötig eine entsprechende Sondernutzungsgebühr zu erheben. Wichtiger ist der Linken aber der Punkt, dass auch auf die Barrierefreiheit geachtet wird, denn derzeit sind nicht mal 1% der Ladesäulen bundesweit für Rollstuhlfahrende geeignet. Oftmals fehlt ausreichend Freiraum und Absenkungen für den Rollstuhl. Oder aber die Ladekabel und Bedienfelder sind nur für stehende Menschen ausgerichtet. Deswegen hat Die Linke einen entsprechenden Ergänzungsantrag eingereicht[2]. Nach dem Bruch der Ampel und nun wechselnden Mehrheiten sieht die Linksfraktion gute Chancen, dass ihre Vorschläge auch Mehrheiten bekommen.

Fußnote(n):

- 1: https://ris-moenchengladbach.itk-rheinland.de/sessionnetmgibi/vo0050.asp?__kvonr=19856
- 2: https://ris-moenchengladbach.itk-rheinland.de/sessionnetmgibi/vo0050.asp?__kvonr=19929





Zu diesem Protestpunkt muss offensichtlich mit einem Irrtum aufgeräumt werden.

Das Erstellen eines Nachverkehrsplans (NVP) liegt gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Kompetenz (im Sinne von Zuständigkeit, Erstellung, Umsetzung und Verantwortung) von so genannten „Aufgabenträgern“ (i.d.R. Städte und Landkreise) und **nicht** dem/den Verkehrsunternehmen (in Mönchengladbach: NEW mobil und aktiv GmbH).

Das bedeutet, dass die Stadt Mönchengladbach als „Aufgabenträger“ sicherzustellen hat, dass die frühzeitige Beteiligung der Behindertenverbände von Beginn der Entwicklung des (neuen) NVP beteiligt werden.

Dies geschah bei der Entwicklung und Erarbeitung des Mönchengladbacher NVP 2017 nicht!.

Dies hatte zur Folge, dass diverse Aspekte der Barrierefreiheit zwar formal angesprochen worden waren, jedoch der vom Stadtrat beschlossene NVP schon in der tatsächlichen Planung aber auch in der Umsetzung unzureichend bis gar nicht berücksichtigt wurde.

Ein NVP enthält u.a. Vorgaben für die bauliche Barrierefreiheit durch den Straßenbaulastträger und für die/das Verkehrsunternehmen.

Straßenbaulastträger ist in Mönchengladbach die Stadt Mönchengladbach selbst.

Verkehrsunternehmen erhalten vom Aufgabenträger (hier: Stadt Mönchengladbach) die Konzession, für einen bestimmten Zeitraum bestimmte Linien betreiben zu dürfen.

Das sind aktuell in Mönchengladbach die **NEW mobil und aktiv GmbH** und weitere „externe“ (Bus-)Verkehrsunternehmen, die Linien betreiben, die das Umland an das Mönchengladbacher ÖPNV-Netz anbinden.