

Aktionsplan Inklusion und Demographie (Landkreis Regensburg)

Ort: Landratsamt Regensburg, Kleiner Sitzungssaal

Datum und Uhrzeit: 31.05.16, 17:00-19:00 Uhr

1. Treffen Arbeitsgruppe Mobilität und Barrierefreiheit

Teilnehmer: 28

- Babl, Franziska (Telekom AG, VCS GmbH)
- Beiderbeck, Rosemarie
- Bräu, Johanna (Regionalmanagerin Landratsamt)
- Dirschl, Armin (Gemeinde Köfering)
- Dudewicz, Agathe (Bad Abbach, Orthopädie Studentin)
- Eisner, Corina (Landratsamt Seniorenstelle)
- Forster, Edeltraud (Behindertenbeauftragte Stadt Wörth an der Donau)
- Gartner, Natalie (Landratsamt Bauamt)
- John, Michael (Geschäftsführer BASIS-Institut)
- Karl, Gabriele (Seniorenbeauftragte Gemeinde Sinzing)
- Lechermann, Alfred (stellvertretender Seniorenbeauftragter Gemeinde Sinzing)
- Meyer, Reinhard (TÜV SÜD Autoservice, Verkehrswacht)
- Mooser, Karl (Landratsamt Sozialabteilung)
- Pichlmeier, Rudolf (BBSB Regensburg)
- Rannenberg, Laurs (BASIS-Institut)
- Remling, Karl (Landratsamt Verkehrswesen)
- Richter, Wiebke (Phönix e.V.)
- Riepl, Christoph (Landratsamt Regensburg)
- Robin, Birgit (Diakonie Regensburg)
- Rogowsky, Maria-Luise (Landratsamt Gleichstellungsstelle)
- Schmidt, Julia (Landratsamt Servicestelle)
- Schöberl, Theresa (Bayerische Gesellschaft für psychische Gesundheit)
- Schötz, Herbert (Seniorenbeauftragter CSU-Fraktion)
- Seidl, Josef (Landratsamt Regensburg)
- Silberbach-Häusler, Uta (Wir dabei Regensburg e.V.)
- Spreitzer, Wenzel (Bezirksverband der Gehörlosen Oberpfalz e.V.)
- Stiebing, Karl (VDK-Regensburg)
- Weigl, Josef (Regensburger Verkehrsverbund GmbH, GFN)

Tagesordnungspunkte:

1	Begrüßung durch Johanna Bräu	2
2	Vorstellung des Planungsprozesses durch Michael John.....	2
3	Diskussion	3
4	Verabschiedung durch Michael John	12

1 Begrüßung durch Johanna Bräu

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßt Frau Bräu, Regionalmanagerin des Landkreises alle TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppe Mobilität und Barrierefreiheit und bedankt sich für deren Erscheinen. Sie wünscht der Gruppe viel Spaß und konstruktive Diskussionen in der folgenden Arbeitsgruppe. Anschließend gibt sie das Wort an Michael John, Geschäftsführer des projektbegleitenden BASIS-Instituts, weiter.

2 Vorstellung des Planungsprozesses durch Michael John

Michael John zeigt zunächst eine Präsentation mit den wichtigsten Ergebnissen aus der Arbeitsgruppe Mobilität und Barrierefreiheit der Auftaktveranstaltung in Neutraubling, welche der erste große Schritt zur Erstellung des Aktionsplans Inklusion und Demographie im Landkreis Regensburg war. Die Präsentation enthält unter anderem in den Arbeitsgruppen der Auftaktveranstaltung benannte Stärken bzw. Schwächen, wichtige Fragen und Probleme sowie konkrete Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung von Inklusion im Bereich Mobilität und Barrierefreiheit. Anschließend skizziert er kurz den Rahmen der Veranstaltung: Demnach ist geplant, den Aktionsplan Inklusion und Demographie im Landkreis Regensburg bis Ende des Jahres in einem stufenweisen Prozess fertigzustellen. In der heutigen ersten Sitzung soll durch die Beiträge Teilnehmenden zunächst eine Bestandsaufnahme der Probleme und Verbesserungsmöglichkeiten im Landkreis in Bezug auf die Themenbereiche Mobilität und Barrierefreiheit entstehen. Daraufhin werden die angesprochenen Punkte geordnet und in der darauffolgenden, zweiten Sitzung der Arbeitsgruppen in konkrete Maßnahmenvorschläge umgewandelt. Auf Grundlage der ersten beiden Arbeitsgruppensitzungen entsteht dann ein Entwurfstext von 6-10 Seiten, in dem die bisher herausgearbeiteten Probleme und anzugehenden Maßnahmen im Bereich Mobilität und Barrierefreiheit benannt werden. Dieser Entwurf wird den TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppen ca. zehn Tage vor der dritten Arbeitsgruppenrunde vorgelegt. In der dritten Arbeitsgruppenrunde können dann Ergänzungen und Umformulierungen in das Papier eingearbeitet werden. Anschließend wird der Entwurfstext an die Sozialverbände, die Verbände der Menschen mit Behinderung, die Vereine, die Selbstorganisationen von Menschen mit Behinderung und an die Abteilungen im Landratsamt versendet, welche daraufhin finale Veränderungswünsche formulieren können. Bevor der Text schließlich dem Kreistag vorgelegt wird, wägt eine Redaktionsgruppe unterschiedliche Perspektiven ab, um zu einem einheitlichen, möglichst widerspruchsfreien Papier zu gelangen.

3 Diskussion

In der folgenden Diskussion können sich die TeilnehmerInnen jederzeit einbringen. Die Themenreihenfolge ist in dieser ersten Sitzung noch völlig beliebig. Herr John, der das Gespräch moderiert, bittet darum, sich jeweils mit Namen und ggf. Funktion vorzustellen. Der Übersichtlichkeit halber schlägt er vor die Themen Mobilität und Barrierefreiheit getrennt zu diskutieren und zunächst mit der Thematik der Mobilität zu beginnen.

3.1 Mobilität

Zuschüsse für ein Auto

Frau Forster (Behindertenbeauftragte der Stadt Wörth an der Donau) erläutert, dass für Menschen mit Behinderung, welche einer Arbeit nachgehen, ein Zuschuss für ein Auto gewährleistet wird. Sie kritisiert, dass diese Zuschussung im Rentenalter nicht erfolgt, gleichwohl auch Menschen mit Behinderung im Rentenalter ein Auto benötigen, da man beispielsweise in ländlichen Gebieten durch fehlende barrierefreie Infrastrukturen ohne ein Auto sehr eingeschränkt wird. Oftmals sind bestehende Busverbindungen für Rollstuhlfahrer nicht nutzbar. Die Entfernung des Wohnortes von der Stadt kann sehr stark variieren. Beispielsweise macht es einen bedeutsamen - auch kostspieligen - Unterschied, ob Menschen mit Einschränkungen 3 oder 15 Kilometer von der Stadt entfernt leben. Diese Last gilt es auszugleichen.

Frau Rogowsky (Landratsamt Gleichstellungsstelle) ergänzt, dass derartige Zuschüsse auch für Angehörige von Menschen mit Behinderung zu gewährleisten sind, die die Menschen pflegen und unterstützen. Bisher bekommen pflegende Personen, wenn sie nicht berufstätig sind, keine Zuschüsse. Diesen Gesichtspunkt kritisiert Frau Rogowsky, da diese Menschen mobil sein müssen.

Einhellig wird herausgestellt, dass im ländlichen Raum mehr Mobilitätsangebote von Nöten sind.

Kopfsteinpflaster

Herr Meyer (TÜV Süd) erklärt, dass optimale und umfassende Lösungen durch Entscheidungsträger oftmals unter Berufung auf Finanzierungsfragen herausgezögert werden. Er verdeutlicht, dass für Menschen mit Behinderung nicht immer die Rundum-Lösungen notwendig sind, sondern auch oftmals schon kleine Schritte ausreichen. Als Beispiel führt er das Kopfsteinpflaster an. Indem man

Kopfsteinpflasterfugen in einem zwei Meter breiten Streifen mit Beton ausfüllt, sei Rollstuhl- und RollatorfahrerInnen sowie Eltern mit Kinderwägen schon sehr viel geholfen, auch wenn dies keine normgerechte Lösung sei. Auch Frau Forster findet die Idee des Ausfugens der Kopfsteinpflasterungen sehr gut. Ein Teilnehmer der Arbeitsgruppe erwähnt, dass das Ausfugen nicht bei allen Steinen möglich sei und die Steine der bestehenden Pflasterungen sehr unterschiedlich sein. Ein Ausfugen, wie Herr Meyer beschrieb, sei nur bei geraden Steinen möglich.

Herr Lechermann (stellvertretender Seniorenbeauftragter Gemeinde Sinzing) erläutert, dass Entscheidungsträger beispielsweise bezüglich der Sanierung von Kopfsteinpflasterungen erst tätig würden, wenn Zuschüsse garantiert würden.

Laut Herrn Seidl (LRA Regensburg) lässt sich eine positive Entwicklung im Bereich des Kopfsteinpflasters in den letzten Jahren feststellen.

Frau Bräu (Regionalmanagerin Landratsamt) ergänzt, dass Projekte in neuen und künftigen Förderperioden barrierefrei sein müssen, um von den Strukturfonds der Europäischen Union, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), gefördert zu werden. Es kann folglich festgehalten werden, dass die Europäische Union in diesem Bereich bereits dazugelernt hat.

Frau Karl (Seniorenbeauftragte Gemeinde Sinzing) berichtet, dass in der Gemeinde Sinzing ein Antrag gestellt wurde, um das bestehende Kopfsteinpflaster auszuwechseln. Jedoch sei dieses Vorhaben an der Willkür der Kommune gescheitert. Im Vordergrund stehe in Gemeinden stets die Frage der Finanzierung und bei einem kleinen Haushalt werde zunächst in Kindertageseinrichtungen investiert und Vorhaben wie die Sanierung des Kopfsteinpflasters werden aufgeschoben.

Eine Teilnehmerin berichtet, dass es in der Stadt Regensburg aufgrund des Weltkulturerbes wenig Spielraum für die Rechte von Menschen mit Behinderung gäbe. Diese Regelungen stehen ihrer Meinung nach im starken Widerspruch zu Ministerpräsident Horst Seehofers Regierungserklärung, welche das Ziel vorgab, Bayern bis 2023 im gesamten öffentlichen Raum und um Öffentlichen Personennahverkehr barrierefrei zu gestalten.

Herr John ergänzt, dass weiterhin daran gearbeitet werden muss, dass Menschen mit Behinderungen zu ihren Rechten kommen. Auch in Städten mit historischem Ortsbild müssen Kompromisse gefunden werden.

Frau Forster betont, dass die Problematik des Kopfsteinpflasters vor allem im Winter für Rollstuhlfahrer sehr mühsam ist. Die gesellschaftliche Haltung diesbezüglich und für

Umbaumaßnahmen generell sei sehr bedauerlich: „Das geht doch schon irgendwie, wegen den paar Behinderten“. Das Bewusstsein der Gesellschaft, dass für jede einzelne Person Inklusion realisiert werden muss, sei oftmals noch sehr verbesserungswürdig. Beispielhaft führt sie ein Bürgerhaus an, das im Erdgeschoss barrierefrei sei. Allerdings finden die Sitzungen neuerdings im ersten Stock statt, welcher weder für Rollstuhlfahrer noch für Familien mit Kinderwägen erreichbar ist. Diese Achtlosigkeit gegenüber Menschen mit Behinderung empfindet sie als sehr diskriminierend.

Seniorenbus Sinzing

Herr Lechermann berichtet von der Einkaufssituation in der Gemeinde Sinzing. Die Menschen dort haben vor Ort keine Einkaufsmöglichkeiten. Als Konsequenz haben sich die Bürger selbstständig organisiert und gehen nun gemeinsam einkaufen. Im Rahmen der Nachbarschaftshilfe wurde ein Seniorenbus ins Leben gerufen, welcher gegen eine Kostenerstattung von einem Euro, im gesamten Gemeindebereich Sinzing Fahrdienste, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht immer erreicht werden können, zu Einkäufen, Ärzten, Apotheken oder Banken anbietet. Laut Herrn Lechermann wird dieses Angebot von den Einwohnern kaum wahrgenommen. Ihm stellt sich folglich die Frage, wie man die Menschen dazu bringt, dieses Angebot wahrzunehmen.

Herr John (Geschäftsführer BASIS-Institut) fügt auch an, dass neue Formen des Zusammenlebens, auch über Blutsverwandtschaften hinaus, zunehmend erprobt werden müssen.

Herr John verweist darauf, dass eine höhere Aufwandsentschädigung davon entlasten kann, sich bei Nutzung von Angeboten in der „Schuld“ gegenüber anderen zu sehen.

Regensburger Verkehrsbund

Herr John stellt an Herr Weigl die Frage, ob man als Rollstuhlfahrer im Landkreis Regensburg in jedem Bus mitfahren kann. Herr Weigl (Regensburger Verkehrsbund) erwähnt zunächst, dass der Regensburger Verkehrsverbund tagtäglich an dem Thema Barrierefreiheit arbeite und auf einem guten Weg sei. Sie weiten ihr Angebot stetig, beispielsweise durch neu eingeführte Sonntagsfahrten, aus und auch die Politik stellt notwendige Gelder für den Öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung. Derzeit sind 87 % der Busse barrierefrei und für Rollstuhlfahrer nutzbar. Die

noch nicht gänzlich realisierte Barrierefreiheit begründet er durch Verkehrsspitzen, beispielsweise Schülerfahrzeiten, in denen oft Reisebusse im Einsatz sind. Laut Herrn Weigl wird in fünf bis acht Jahren der Anteil der barrierefreien Busse auf 95% angestiegen sein. Herr John beschreibt, dass es verbindliche Forderungen und Lösungen braucht. Es braucht eine Null-Toleranz gegenüber nicht barrierefreien Bussen, denn wenn ein Mensch mit Behinderung losfährt, braucht er auch die Sicherheit 100%ig zurückzukommen, hierfür reichen 95% nicht aus.

Ab Mitte des Jahres soll es eine App für den Regensburger Verkehrsbund geben, in der behindertengerechte Busse angezeigt werden. Diese Darstellung sei auch für mobilitätseingeschränkte Senioren ein großer Vorteil. Herr Dirschl (Bürgermeister Köfering) kritisiert, dass eine App für Senioren keine zufriedenstellende Lösung sei, da diese den Umgang mit den neuen Medien nicht gewohnt seien. Er fragt, ob es nicht möglich sei, an den Fahrplänen zu vermerken, wann ein barrierefreier Bus fährt. Herr Weigl erklärt, dass eine Kennzeichnung von barrierefreien Buszeiten schwer realisierbar ist, da diese Markierung dann verbindlich sein muss, da die Menschen mit Behinderung sich darauf verlassen können müssen. Allerdings ist immer wieder ein Bus in der Werkstatt oder wird gewartet, weshalb auch andere Busse im Einsatz sind. Generell empfiehlt Herr Weigl, dass betroffene Personen direkt beim Regensburger Verkehrsbund anrufen sollen, sodass individuelle Lösungen gefunden werden können. Die Mitarbeiter seien sehr bemüht und in der Regel werden zufriedenstellende Abmachungen realisiert.

Frau Forster kritisiert, dass in Bussen oftmals nur ein Platz für einen Rollstuhlfahrer zur Verfügung steht. Wenn zwei Rollstuhlfahrer zusammen ins Kino möchten, müsse der einer zu Hause bleiben und der andere ihm erzählen wie der Film war, fügt sie scherzhaft an.

Herr Dirschl berichtet, dass er in einer Untersuchung in seiner Gemeinde (Köfering) vor einiger Zeit herausgefunden hat, dass der Großteil der Busse, welche die Gemeinde anfahren, nicht barrierefrei ist. Herr Weigl antwortet, dass im Bereich Köfering zu 90 % das Busunternehmen Staill fährt, deren Busse zum Großteil (80-90%) barrierefrei sind.

Herr Seidl berichtet, dass viele Bushaltestellen nicht barrierefrei sind. Dies wurde in Ortsbegehungen festgestellt. So nützt ein Niederflrbus nichts, wenn der Gehsteig nicht passt. Herr Dirschl, welcher auch Ortsbegehungen in seiner Gemeinde durchgeführt hat, erläutert, dass barrierefreie Gehsteige nicht überall realisierbar sind. Herr Seidl stimmt ihm zu, fordert jedoch, dass in jedem Ort mindestens eine

barrierefreie Haltestelle zu öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden sein muss, sodass Menschen mit Behinderung sich fortbewegen können.

Schließlich ergänzt Herr Weigl, dass Barrierefreiheit nicht nur bedeutet, dass Menschen mit Behinderung in einen Bus hineinkommen. Barrierefreiheit meint einen viel umfassenderen Prozess, beispielsweise, dass man auch dort aussteigen kann, wo man möchte, oder dass man sich im Bus barrierefrei bewegen und orientieren kann. Er verweist auf das hilfsbereite Personal in den öffentlichen Verkehrsmitteln, die gerne individuelle Lösungen suchen und helfen. Er appelliert zudem an das Bewusstsein der Gesellschaft, denn wenn alle helfen, beispielsweise Menschen beim Einstieg in den Bus zu unterstützen, geht viel mehr.

Herr Spreitzer (Bezirksverband der Gehörlosen Oberpfalz e.V.) beschreibt zudem die Problematik, dass Gehörlose Ansagen, beispielsweise Störungsmeldungen oder Verspätungen an Haltestellen oder auch in den Verkehrsmitteln, nicht wahrnehmen können. Mit Anzeigen auf den Displays, wie „Bitte beachten Sie die Lautsprecheransagen“ können gehörlose Menschen nichts anfangen, weshalb er mehr lesbare Informationen fordert. Er nutzt die App, dennoch fehlen hier oft umfassende Informationen. Des Weiteren wünscht er sich, auch außerhalb der Stadt Regensburg, Anzeigen bezüglich der nächsten Haltestellen in lesbarer Form.

Herr Weigl antwortet, dass in der Regel die Busfahrer jede Haltestelle ansagen müssen, diese Vorschrift wird allerdings nicht immer umgesetzt. Die Synchronisation von Anzeigen und Ansagen wird im Laufe der nächsten Zeit stetig durch neue technische Möglichkeiten, wie zum Beispiel der Ortung per GPS, verbessert werden. Anzeigen in allen Regionalbussen sollen bis Ende des Jahres Standard sein.

Weiter beschreibt Herr Seidl, dass die Fahrpläne an Bushaltestellen für Rollstuhlfahrer viel zu hoch angebracht sind und die Schrift zu klein ist. Darüber hinaus fordert er, dass der RVV seine Internetseite barrierefrei gestalten soll und das RVV-Taschenbuch überarbeitet werden muss, da das Layout viel zu klein und unübersichtlich sei.

Auch Herr Dirschl kann die Unübersichtlichkeit des RVV-Taschenbuchs bestätigen, er wurde bereits gebeten, Seiten hieraus zu vergrößern. Als Lösungsidee schlagen die beiden vor, dass der RVV Exceltabellen für die Gemeinden mit den entsprechenden Fahrplänen zur Verfügung stellen könnte, welche in den Gemeinden passend ausgedruckt werden können. Herr Weigl antwortet, dass der RVV den Gemeinden diese Informationen gerne zur Verfügung stellt. Durch Telefonkontakt oder auch im Internet sind die Fahrinformationen jederzeit erhältlich. Die Gemeinden sollen mit

dem RVV in Kontakt treten, dieser ist immer dazu bereit, den ÖPNV mit den Gemeinden zusammen voranzubringen und individuelle Lösungen zu finden.

Eine weitere Teilnehmerin der Arbeitsgruppe kritisiert die fehlende Infrastruktur in kleinen Gemeinden. Sie fordert, dass bei der Erschließung von Neubaugebieten der ÖPNV von Anbeginn an in die Planungen einbezogen wird. Ihrer Meinung nach braucht es mehr günstige Busverbindungen für kurze Strecken, um auch die Nahversorgung unkompliziert zu gewährleisten. Herr Weigl verweist in diesem Kontext auf das 1€-Ticket für Fahrten innerhalb des Gemeindegebiets, das bereits einige Gemeinden eingeführt haben. Die Gemeinden müssen sich hierbei allerdings miteinbringen und einen Teil der Kosten übernehmen.

Führerschein

Frau Schmidt (Landratsamt Servicestelle) berichtet von einer Seniorin, welche sich an sie gewandt hatte, da sie ihren Führerschein freiwillig abgeben wollte aufgrund nachlassender Sehstärke. Frau Schmidt recherchierte in diesem Zusammenhang, ob es möglich wäre, für Personen, die ihren Führerschein freiwillig abgeben, verbilligte Fahrkarten für den ÖPNV zu erlangen. In einigen bayerischen Landkreisen oder Städten, zum Beispiel in der Stadt Schwabach, gibt es diese Regelung bereits, im Landkreis Regensburg allerdings bisher nicht. Sie schlägt vor, über eine derartige Regelung auch im Landkreis Regensburg nachzudenken.

Herr Meyer ergänzt in diesem Kontext, dass Menschen mit Behinderung häufig die Problematik der Erlangung eines Führerscheins anführen. Allerdings, meint er, handelt es sich hierbei oftmals ausschließlich um ein Informationsdefizit. Menschen mit Behinderung, die einen Führerschein erlangen möchten, sollen sich an das Landratsamt oder den TÜV wenden. Hier werden immer individuelle Lösungswege aufgezeigt.

3.2 Barrierefreiheit

Deutsche Bahn

Herr Dirschl stellt sich die Frage, wer für die Barrierefreiheit im Bahnhofsgelände zuständig ist. Herr Weigl erklärt, dass die Bahnhöfe von der Betreibergesellschaft Station&Service AG (Bahn AG) verwaltet werden, welche Details zum Thema Barrierefreiheit beantworten können. Anhand von Prioritätenlisten werden Modernisierungen nach und nach vorgenommen. Herr John schlägt vor, für die

nächste Sitzung Herrn Holzwarth von der Deutschen Bahn einzuladen, welcher umfassendere Informationen vortragen kann.

Frau Richter (Phönix e.V.) kritisiert den Umstiegsservice der Deutschen Bahn, da dieser oftmals um 19 Uhr endet und man danach als Mensch mit Behinderung nicht mehr unterwegs sein kann. Darüber hinaus muss man sich für diesen Service bei der Mobilitätszentrale anmelden, sodass spontanes Reisen kaum möglich ist.

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Eine Teilnehmerin merkt an, dass für die Realisierung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum mehr Straßenübergänge gebaut werden müssen. Fehlende Ampeln und auch Elektroautos stellen für blinde Menschen ein großes Gefahrenpotenzial dar, da beispielsweise Elektroautos kaum gehört und deshalb nicht beachtet werden können. Ein weiterer Teilnehmer stimmt ihr zu und fordert ein Fahrgeräusch für Elektroautos, sodass sie besser wahrgenommen werden können.

Herr Seidl verweist in diesem Kontext auf eine Homepage des Sozialverbands VdK, der sich für eine barrierefreie Gesellschaft einsetzt und auf dessen Homepage man Barrieren melden kann (siehe Link hierzu im Anhang).

Frau Forster berichtet von einem Knopf an Fußgängerampeln, mit welchem sich die Rotphase der Autos verlängern lässt, sodass Menschen mit Einschränkungen mehr Zeit haben, die Straße zu überqueren. Dieser befindet sich unten am Ampelknopf. Für eine flächendeckendere Ausbreitung dieses Knopfs setzt sich der Verband der Blinden und Sehbehinderten ein.

Herr Meyer ergänzt, dass Menschen unbedingt weiterlaufen sollen, wenn die Ampel rot wird und nicht umkehren oder gar auf der Straße stehen bleiben sollen, da dies zu schwerwiegenden Unfällen führen kann. Auf die Frage einiger Teilnehmer, weshalb die Grünphase der Fußgänger nicht generell verlängert werden könne, antwortet er, dass das Zusammenspiel der Ampeln ein Wunderwerk der Technik sei und alle Verkehrsampeln aufeinander abgestimmt sind. Zudem sei eine allgemeine Verlängerung der Grünphase für Fußgänger nicht möglich, da ansonsten die Auslastung der Straßen nicht gewährleistet sei und das Verkehrsnetz zusammenbrechen würde.

Herr John spricht das Ausschalten der Ampeln in der Nacht an. Die stellt vor allem für Menschen mit kognitiven Einschränkungen ein großes Problem dar, da sie die Geschwindigkeit von Autos nicht einschätzen können. Darüber hinaus haben Untersuchungen, die die Kosten des Ausschaltens von Ampel im Vergleich zu

aufkommenden Kosten durch Unfälle betrachtet haben, mögliche Kosteneinsparungen durch eine Nachtabschaltung verneint.

Weiter gibt er einen Hinweis auf qualifizierte Doppelquerungen bei Straßenübergängen, die bereits in einigen Städten eingebaut wurden. Diese beinhalten auch eine Kante, die für sehingeschränkte Personen und auch für Senioren hilfreich ist. Oftmals gibt es im Fußgängerbereich keine optischen Kontraste, was dazu führt, dass sehingeschränkte Menschen nicht zwischen Straße und Gehsteig unterscheiden können.

Herr Seidl ergänzt in diesem Rahmen, dass bei Ortsbegehungen immer wieder festgestellt wurde, dass die Gehwege zugeparkt werden oder von Cafés mit weiteren Sitzplätzen zugestellt werden.

Frau Schmidt führt an, dass eine mögliche Lösung Kanten mit 3 cm Höhe sein können, welche aber abgerundet sind, sodass sie auch von RollstuhlfahrerInnen überwunden werden können. Herr Seidl verweist an dieser Stelle auf den Leitfaden der bayerischen Architektenkammer, welcher Hinweise für die barrierefreie Planung von Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätzen gibt (siehe Link hierzu im Anhang).

Zudem spricht er das mangelnde Bewusstsein der Gesellschaft - insbesondere von Bürgermeister*innen - an. Der Blick für Inklusion muss seiner Ansicht nach dringend geschärft werden und die Menschen sensibilisiert werden. Noch viel zu oft begegnet er diskriminierenden Aussagen wie: „Wir haben doch einen barrierefreien Hintereingang, das muss reichen“.

Audit-Gruppe und Ortsbegehungen

Herr Seidl schlägt vor verstärkt Ortsbegehungen durchzuführen und diese auch in der Presse bekanntzugeben, sodass auch weitere Gemeinden angeregt werden, sich dieser Thematik zu widmen. Die Idee der Ortsbegehungen ist aus dem Projekt „Regensburg Inklusiv“ entstanden. Das Team, welches Ortsbegehungen durchführt, besteht aus circa 15 Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen und wird von Frau Richter geleitet. Sie bieten ihre Ortsbegehungen für Kommunen gegen eine geringe Aufwandsentschädigung an. Interessierte, welche gerne eine Ortsbegehung in ihrer Gemeinde realisieren möchten, können sich gerne bei Frau Richter melden.

Herr John sieht große Chancen in diesem Expertenteam. Seiner Meinung nach sollte das Team bei kommunalen Planungen von vornherein einbezogen werden, sodass die Kompetenzen und Erfahrungen des Teams integriert werden können. Auch Herr

Seidl findet die Arbeit von Frau Richters Team sehr fruchtbar und effizient. Das Team ist eine Gruppe vieler Experten in eigener Sache, welche einen anderen Blick auf Barrieren aufweisen und viele Gefahrenstellen aufzeigen. Ferner sind Ortsbegehungen verglichen mit Gutachten durch Ingenieure eine kostengünstige Alternative.

Als logische Konsequenz sollen folglich Kommunen nach Ortsbegehungen einen Plan erstellen, wie sie die Thematik Barrierefreiheit angehen. Es müssen mit der Politik und der Verwaltung der Kommunen verbindliche Schritte vereinbart werden; die Verwaltung soll unmittelbar an die Arbeit der Ortsbegehungen anknüpfen.

Behindertengerechte Toiletten

Herr Seidl erklärt, dass viele Gemeinden nicht wissen, wo barrierefreie Toiletten vorhanden sind. Er schlägt vor im Rahmen des Aktionsplans eine Übersicht zu erstellen, auf welcher verfügbare barrierefreie Toiletten vermerkt werden.

Frau Karl führt die Problematik der Finanzierung an. Häufig scheitert das Bauen von barrierefreien Toiletten an den Kosten, welche beispielsweise für die Reinigung anfallen.

Als Lösungsidee wird auf die „Nette Toilette“ verwiesen. Als „Nette Toilette“ wird eine von Gastronomen und Handelsunternehmen zur kostenlosen öffentlichen Nutzung bereitgestellte Toilette bezeichnet. Hierfür erhalten diese von der Kommune eine Aufwandsentschädigung. Die Stadt spart im Gegenzug die erheblichen Kosten für den Bau und die Instandhaltung eigener (weiterer) öffentlicher Toiletten.

Frau Karl berichtet, dass sie bereits im Rahmen ihrer Arbeit einige Personen angeschrieben hat und für dieses Projekt gewinnen wollte. Von zehn Personen hat lediglich ein Arzt seine Praxistoilette zur Verfügung gestellt.

Herr Seidl schlägt vor, dass man auch die Rathaustoiletten zur Verfügung stellen könnte. Allerdings müsste man wissen, wo es barrierefreie Toiletten gibt und es bräuchte einen Verantwortlichen, welcher diesen Prozess koordiniert.

Ausblick auf die nächste Sitzung

In der nächsten Sitzung sollen die Probleme auf Grundlage dieses Protokolls stärker systematisiert werden und ein Text mit Handlungsvorschlägen und Zielen entstehen. Alle Personen sind aufgefordert, weitere Personen anzusprechen und in ihren Institutionen auf die angesprochenen Problematiken hinzuweisen.

4 Verabschiedung durch Michael John

Herr John beendet die Arbeitsgruppensitzung und verweist auf die zweite Runde der Arbeitsgruppe Mobilität und Barrierefreiheit, die am 15.06.16 um 17:00 Uhr im kleinen Sitzungssaal des Landratsamt Regensburg stattfinden wird.

Für das Protokoll

Laura Rannenberg

Michael John

BASIS-Institut

ANHANG

Internetadresse zu Aktionsplan Inklusion und Demographie:

https://www.landkreis-regensburg.de/UnserLandkreis/Regionalentwicklung/Regionalmanagement/Inklusion_undDemographie.aspx

Homepage des Sozialverbands VdK:

<http://www.weg-mit-den-barrieren.de/>

Leitfaden der bayerischen Architektenkammer:

https://www.myhandicap.de/fileadmin/myhandicap_de/web-inhalte/Bauen_Wohnen/Baunormen_und_Gesetze/DIN_18024_Teil_1.pdf