

Protokoll/Gesprächsvermerk Expertengespräch Beirat Inklusion

Datum 05.12.2023, 10.30-11.45 Uhr

Ort Rathaus KL, Besprechungsraum EDI, 15.OG

Teilnehmende

Herr Ondreka (Beirat Inklusion)

Arbeitsgruppe INSEK

Frau Schönfeld (YZ)

Frau Gmür (mgk)

Barrierefreiheit

- ÖPNV: erst 200/600 Haltestellen barrierefrei, im Schnitt werden momentan nur 5-7 HS/Jahr umgerüstet; Anbindung an Ortsbezirke schwierig

(Im Anhang ist im Nachgang des Gesprächs ein Auszug aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans beigefügt worden, um aktuelle Daten darzustellen)

- Wenig Plätze für Benutzer von Rollatoren und Rollstuhlfahrern in den Bussen. Bessere Hilfestellungen für Mobilitätseingeschränkte, aber auch Blinde und psychisch Beeinträchtigte notwendig.
- Fehlende Vielfalt bei Fahrdiensten für Beeinträchtigte und Probleme bei den Tarifen für diese Leistungen
- Verwaltung: nicht überall ausreichend (Bsp. Rathaus Maxstraße/Sozialreferat: wichtige Anlaufstelle!; Rathaus Willy-Brandt-Platz: Zugang nur über Bürgercenter, häufig geschlossen bei abendlichen Terminen). Umbaumaßnahmen für Eingang und Toilette sind beschlossen.
- Es gibt Ratsbeschluss, öffentliche Einrichtungen auf Barrierefreiheit zu prüfen, aber keine Gelder für die Umsetzung in Haushalt eingestellt.
- Kaum nutz- und mietbare barrierefreie Veranstaltungsräume vorhanden.
- Nur wenige öffentliche Gebäude sind barrierefrei zugänglich. Schwierige Signalfunktion der Stadt.
- Auch Kitas und Schulen sind aktuell kaum barrierefrei und müssen auf ihre Barrierefreiheit geprüft werden (besondere Raumbedarfe).
- Digitale Barrierefreiheit ausbaufähig (z.B. Zugänglichkeit von barrierefreien Dokumenten auf der Website). Ausbau von digitalen Serviceangeboten der Stadt.
- Blindenleitsystem im Ansatz vorhanden, verfügt jedoch über Lücken.
- barrierefreie Beschilderungen fehlen
- Fehlende Ruhezonen und Bänke, die konsumfrei nutzbar sind

Akteur:innen

- Lebenshilfe e.V.
 - betreibt zahlreiche Inklusionsbetriebe (Waschstraße, Tankstelle, Discounter, Gastronomie, ...)
 - verwaltet Gartenschau-Gelände (inklusive Gastronomie)
 - wichtiger Arbeitgeber für beeinträchtigte Menschen
 - Betreiber integrativer Kindergärten
- Ökumenisches Gemeinschaftswerk
 - Träger des Jobwerks (Vermittlung von Arbeitsplätzen an Menschen mit Beeinträchtigung)
- Andere Wohlfahrtsverbände und Institutionen der Behindertenhilfe
- Selbsthilfeorganisationen
- Inklusionsbeirats der Stadt, sowie der Kommunale Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderung

Wichtige Grundlage: Aktionsplan Inklusion (Download auf der Website von KL-inklusiv)

- Ergebnis des Projekts Kaiserslautern inklusiv
- Für die Erarbeitung des Aktionsplans wurde eigens der Verein KL inklusiv e.V. gegründet, der sich aus Mitgliedern der Lebenshilfe e.V. sowie verschiedener Institutionen zusammensetzt.
- Ziel: Sensibilisierung für die Bedarfe und flächendeckende Verbesserung der Lebenssituation von Menschen mit Behinderung in KL
- Aktuell läuft nach 7 Jahren die erste Evaluierung → Zwischenergebnis: es ist kaum etwas umgesetzt, außer der Gründung des Inklusionsbeirats. Neuer Aktionsplan mit klareren Maßnahmenvorgaben, Priorisierungen und Zeitplan soll noch vor der Sommerpause im Stadtrat beschlossen werden
- Um den Aktionsplan anschaulicher zu machen, sollen die Maßnahmen zeitnah auf einem Stadtplan verortet und in ihrer Umsetzung zeitlich priorisiert werden.

Wohnen, Arbeit, Freizeit: ganzheitliche Teilhabe ermöglichen

- Es gibt einen hohen Bedarf an barrierefreien Wohnungen.
- NILS-Projekt von Bau AG → Davon braucht es mehr.
- Generell zu wenig geförderter und zu wenig barrierefreier Wohnraum.
- Geflüchtete Menschen und Frauen finden keine Wohnung. → Verbleiben in Geflüchtetenunterkünften und Frauenhäusern, daher hier das Problem nicht zu geringe Anzahl der Plätze, sondern zu lange Belegungsdauer.
- Integration in den allgemeinen Arbeitsmarkt wichtig, aber gelingt nicht immer (Jobwerk als wichtige Anlaufstelle zur Vermittlung von Jobs für Menschen mit Beeinträchtigung). Strukturelle Veränderung im ersten Arbeitsmarkt notwendig. Bessere Unterstützung beeinträchtigter Menschen im Bezug auf Möglichkeiten über Arbeitsassistenz, Nachteilsausgleiche etc.
- Es braucht bessere Infrastruktur und Assistenzleistung, die ein selbstbestimmtes Leben ermöglichen. Zum Beispiel auch Unterstützung bei der Beantragung eines Behindertengrades (hohe Schamgrenze). Bessere Beratung über die Möglichkeiten einer selbstbestimmten Lebensführung.
- Gastronomie und Einzelhandel häufig nicht barrierefrei
- Im Tourismus sollte möglichst Barrierefreiheit mitgedacht werden.

Sensibilisierung und Sichtbarkeit in der Gesellschaft

- Aktuell wird dem Thema Barrierefreiheit noch zu wenig Aufmerksamkeit im Stadtleben geschenkt.
- Alljährlich finden jedoch im Mai ein Aktionstag der Rechte von Menschen mit Beeinträchtigung (Event in der Fußgängerzone mit Ständen und Musik) sowie im Juni die Veranstaltung „Alles muss raus“ (Lebenshilfe) statt.

Weiteres

- Sensibilisierungsmaßnahmen in der Verwaltung und Politik dringend erforderlich
- Aufklärung über die in der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) festgehaltenen Rechte von Menschen mit Behinderungen unzureichend. (Verbrieft Rechte und kein „nice-to-have“)
- Es mangelt an finanziellen Mitteln und Personal für den strukturellen Umbau in Verwaltung, öffentlichen Gebäuden, Bildungseinrichtungen, KiTa's, ÖPNV, die zur Umsetzung der in der UN-BRK und daraus folgenden Landes- und Bundesgesetzgebungen erforderlich sind .
- Mangelnde Unterstützung vom Land und Bund
- Verankerung einer Leitlinie mit einem Schwerpunkt auf die Verwirklichung einer inklusiven Stadt wünschenswert

Auszug aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans

Haltestelleninfrastruktur

Das Konzept zur Modernisierung und zum barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur umfasst sämtliche durch den straßengebundenen ÖPNV bedienten Haltestellen im Stadtgebiet Kaiserslautern. Die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung können dem **Anhang F** entnommen werden. Dabei ist eine zweigleisige Realisierung vorgesehen:

Zum einen wurden alle Haltestellen anhand einer Bewertungsmatrix kategorisiert, um eine Festlegung über die Dringlichkeit und Notwendigkeit eines barrierefreien Umbaus zu ermitteln. Zusätzlich wird im Zuge von Straßen- ausbau- oder -instandhaltungsmaßnahmen überprüft, inwiefern betroffene Haltestellen mit ausgebaut werden können. Insofern können Bussteige, deren Ausbau zuvor als nicht vordringlich angesehen wurde, zeitlich dennoch vorgezogen werden.

Um den Umbaubedarf hinsichtlich der Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu ermitteln, wurde eine Bestandsanalyse der vorhandenen Haltepositionen im Stadtgebiet durchgeführt. Grundlage dieser Bestandserfassung waren die Daten aus der Haltestellenerhebung des Verkehrsverbundes in den Jahren 2018 und 2021. Diese umfasste sowohl die Haltestellen des regulären Stadtbusverkehrs als auch die Haltestellen des Regionalbusverkehrs sowie des Gelegenheits- und Schülerverkehrs. Haltestellen deren Ausbau nach der Erhebung erfolgte, wurden separat erfasst.

Die Haltestellen wurden hinsichtlich der Barrierefreiheit in vier Kategorien eingeteilt.

Vollständig barrierefrei:

Eine Einstufung in diese Kategorie erfolgte, wenn der Ausbauzustand des Bussteigs einen barrierefreien Einstieg in die Busse für in ihrer Mobilität eingeschränkte sowie sehbehinderte Personen ermöglicht. In baulicher Hinsicht bedeutet dies, dass die Haltestelle mit einem Sonderbord – mit einer Einbauhöhe über Fahrbahnoberfläche – zwischen 18 cm und 22 cm sowie einem taktilen Leitsystem ausgestattet ist. Dies ist bei 38 Haltepositionen bzw. ca. 7% der Fall. Bei diesen Haltestellen besteht somit kein weiterer Handlungsbedarf.

Teilweise barrierefrei:

Wenn die Haltestellen über einen Hochbord mit einem mindestens 18 cm hohen Abstich verfügen, allerdings über kein Blindenleitsystem, erfolgte eine Einstufung als „teilweise barrierefrei“. Insgesamt 58 Haltepositionen (ca. 11%) lassen sich dieser Kategorie zuordnen. Bei Haltestellen dieser Kategorie besteht kein dringender Handlungsbedarf eines Umbaus. Der Einbau der fehlenden taktilen Leitelemente könnte beispielsweise im Zuge von Instandhaltungsarbeiten erfolgen.

Bedingt teilweise barrierefrei:

Haltestellen, die weder über ein taktilen Leitsystem verfügen noch einen Bordstein mit einer Höhe von mindestens 18 cm über Fahrbahnoberfläche, werden Kategorie 3 zugeordnet, wenn die vorhandene Bordsteinhöhe mindestens 16 cm beträgt. Betroffen sind 60 Haltestellenpositionen, was einem Anteil von 11% entspricht.

Bei diesen Haltestellen wird ein Ausbau nur dann als vordringlich angesehen, wenn es sich um eine Haltestelle handelt, die als Verknüpfungspunkt mindestens zweier Buslinien dient.

Nicht barrierefrei:

Unter diese Kategorie fallen alle Haltestellen, die nicht der Kategorie 1 bis 3 zugeordnet worden sind. Dies sind insgesamt 385 Haltestellenpositionen was einem Anteil von 71% aller Haltestellen entspricht.

Im nachfolgenden wurden diese Haltestellen anhand von Bewertungskriterien weiter untersucht und entsprechend ihrer Wertigkeit in einer Maßnahmenliste mit vordringlichem Handlungsbedarf zusammengefasst. Berücksichtigt wurde dabei auch, dass in den Zentren der Stadtteile zumindest eine Haltestelle in naher Zukunft barrierefrei ausgebaut wird.

Haltestellen, die im Zuge von Straßenausbaumaßnahmen oder Umgestaltungen, deren Realisierung in den nächsten fünf Jahren vorgesehen ist, betroffen sind, werden separat aufgeführt.

Bei der Priorisierung wurden anhand der VRN-Haltestellenkategorisierung nachfolgende Kriterien für die jeweilige Einzelbewertung vollzogen.

- Fahrgastaufkommen pro Tag
- Lage im Ort
- Relevante Einrichtungen im Haltestellen-Umfeld

Folgende Untergliederung und Punktwertung wurde innerhalb der einzelnen Kriterien vergeben:

Tabelle 39: VRN Kriterien zur Haltestellen Priorisierung

Kriterien	Untergliederung	Punktevergabe
Fahrgastaufkommen pro Tag	> 500	4 Punkte
	> 100 - 500	3 Punkte
	> 50 - 100	2 Punkte
	< 50	1 Punkt
Lage im Ort	Dichte Bebauung / hohe Wohndichte	3 Punkte
	Innerhalb geschlossener Ortschaften	2 Punkte
	Gewerbe- / Industriegebiet	1 Punkt
Relevante Einrichtungen im Haltestellenumfeld	Für Senioren / Behinderte	2 Punkte
	Krankenhäuser / Ärztehäuser	2 Punkte
	Kirchen / Friedhöfe	1 Punkt
	Einkaufsmöglichkeiten / Stadtteilzentren	1 Punkt

Für Haltestellen die sich darüber hinaus im Erschließungsradius von Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen befinden, werden mit weiteren vier Punkten bewertet.

Die Übersicht der Bussteige im Stadtgebiet Kaiserslautern mit der entsprechenden Bewertung kann dem **Anhang B** entnommen werden. Im **Anhang F** ist die Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen dargestellt. Es wurde darauf geachtet, dass die entsprechenden Haltestellen eine wichtige Bedeutung für die Fahrgäste aufweisen (siehe Punktevergabe) und dass mind. zwei Linien diese Haltestelle anfahren.

1.1.1 Geschätzte Kosten und Umsetzungszeitplan

Für den Ausbau einer Fahrbahnrandhaltestelle von 18 m Länge mit taktilen Leitelementen – ohne Fahrgastunterstand – muss mit Kosten in Höhe von ca. 25.000 EUR gerechnet werden. Die Kosten sind auch abhängig von der Breite des vorhandenen Gehweges sowie etwaiger Altlastenproblematik im Straßenunterbau.

Bei einer Haltestellenbucht muss mit deutlich höheren Kosten gerechnet werden. Pro Haltestelle (18 m Haltelänge) kann aufgrund von Erfahrungswerten mit Kosten in Höhe von ca. 75.000 EUR gerechnet werden.

Unter der Annahme, dass noch ca. 230 relevante Haltestellen barrierefrei auszubauen sind, darunter ca. 30 Buchten, kann mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 7.25 Mio. EUR gerechnet werden. Hierzu kommen noch Kosten für Planung und Personal.

Bei einem unterstellten Förderanteil von ca. 75 % an den Gesamtkosten verbleibt bei der Stadt Kaiserslautern ein Eigenanteil in Höhe von ca. 1,8 Mio. EUR. Die Bussteige der Haltestelle „Stadtmitte“ werden mit den Umbaumaßnahmen die 2022 begonnen hat sukzessive barrierefrei ausgebaut. Im Rahmen des zweiten Bauabschnittes der neuen Stadtmitte ist die Öffnung der Schneiderstraße in beide Richtungen für den ÖPNV angedacht. Mit der Priorisierung werden rund 80 Bussteige hervorgehoben, die zeitnah barrierefrei ausgebaut werden sollen. Hierbei belaufen sich die geschätzten Gesamtkosten auf rund 1,5 Mio. Euro (siehe auch **Anhang F**).