

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Grundsätzliches:

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt Potsdam hat auf Vorschlag des Behindertenbeauftragten eine „Arbeitsgruppe Barcelona“ ins Leben gerufen. In dieser Arbeitsgruppe tragen Menschen aus verschiedenen Behinderungsgruppen Informationen zum Stand der Barrierefreiheit in Potsdam zusammen.

Dazu war es nötig, zunächst einen ‚Bewertungsbogen‘ zu entwickeln, an Hand dessen alle Bereiche des öffentlichen Lebens in Potsdam sukzessive untersucht werden sollen.

Anschließend sollen mit den jeweils zuständigen Geschäftsbereichen der Stadtverwaltung Gespräche geführt werden, die in gemeinsame Zielvereinbarungen münden. Somit wird klar erkennbar und auch überprüfbar, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum vorgesehen sind und ob diese auch wirklich durchgeführt werden konnten.

Die Landeshauptstadt Potsdam verpflichtet sich zunächst in folgenden Bereichen auf die Gleichstellung behinderter und älterer Menschen hinzuwirken:

I. Öffentliche Gebäude, Straßen, Plätze und Wege

Zu 1.:

Der Kommunale Immobilien Service (KIS) folgt grundsätzlich dem Antrag. Jedoch ist zu beachten, dass bei Teilsanierungen/Modernisierungen ein barrierefreier Umbau nur nach Maßgabe der jeweiligen baulichen und finanziellen Möglichkeiten erfolgen kann.

Bei Neuinvestitionen stellt sich dieses Problem nicht, da es hier baurechtliche Vorschriften gibt.

Hinsichtlich des gewünschten Maßnahmenkatalogs zur barrierefreien Umgestaltung bestehender öffentlicher Gebäude ist anzumerken, dass dieser zwar grundsätzlich erstellt werden kann, jedoch die Umsetzung in starker Konkurrenz zu anderen bestehenden Prioritäten steht (siehe Investcontrolling).

Bezüglich des Stadthauses ist anzumerken, dass die derzeit vorliegende Planung eine solch weitreichende behindertengerechte Ausbildung nicht vorsieht. Hier wurden die sich aus dem allg. Baurecht ergebenden Maßnahmen berücksichtigt (Zugänglichkeit, WC etc.) Sollten die zu diesem Punkt aufgestellten weiteren Maßnahmen eine Mehrheit finden, wäre eine grundsätzliche Überarbeitung der Planung erforderlich, bereits sanierte Teilabschnitte des Hauses müssten ebenfalls entsprechend ergänzt werden. Dies bedarf der Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.

Zu 2.:

Welche Auswirkungen die Verpflichtung zur Schaffung barrierefreier Wahllokale für zukünftige Wahlen hat, kann erst nach Abschluss einer entsprechenden Analyse eingeschätzt werden. Hierzu wäre die Überprüfung der Einzelstandorte erforderlich.

Zu 3.:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass alle Planungen zum Ausbau von Verkehrsanlagen gemäß den gültigen Richtlinien durchgeführt werden. Es wird auf die Einhaltung der DIN 18024-1 gedrungen. Für innerstädtische Erschließungsstraßen gilt die EAE 85/95 (Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen). Bei Hauptverkehrsstraßen wird die EAHV 93 (Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen) zu Grunde gelegt. Die darin enthaltenen Entwurfsgrundlagen zielen auf die behindertengerechte Gestaltung der Verkehrsanlagen ab. Dies betrifft im Wesentlichen die Anforderungen an Gehwege, Rampen und Querungsstellen an Knotenpunkten. Bei Treppenanlagen wird besondere Aufmerksamkeit auf die eigentliche konstruktive Gestaltung gelegt und zudem auf die Anlage von zusätzlichen Rampen.

Im Rahmen der ÖPNV-Entwicklung werden die Bushaltestellen sukzessive behindertengerecht umgebaut. Dies betrifft die Anordnung von ausreichend hohen Bordauftritten, so dass der Zugang zu den Unterflurbussen ohne Höhendifferenz erfolgen kann. Zudem erfolgt hier der Einbau von Blindenleitplatten und die Realisierung von Fußgängerquerungen. Ca. 60 % der Haltestellen sind zufriedenstellend ausgebaut.

Bei neu aufzustellenden Lichtzeichenanlagen erfolgt bzgl. der Ausstattung mit akustischen Signalgebern für Blinde jeweils die Abstimmung mit dem Behindertenverband.

Der Maßnahmenkatalog richtet sich nach den Prioritäten gemäß des genehmigten Haushaltsplanes. Für die Herstellung von behindertengerechten Bushaltestellen existiert bereits eine mit der Behindertenvertretung der Landeshauptstadt Potsdam abgestimmte Prioritätenliste.

Für die Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges, der alle Verkehrsanlagen beinhaltet, würde ein hoher Aufwand an Personal und Kosten notwendig werden, der durch die Verwaltung nicht leistbar ist.

Vielmehr erfolgt ständige Abstimmung mit dem Behindertenverband, einschl. Erarbeitung von Prioritätenlisten, welche sich auch in den Aufstellungen des jährlichen Haushaltsplanes wieder finden.

Zu 4.:

Der Schwellwert von 6 % Längsneigung in Gehwegen ist bekannt und wird entsprechend umgesetzt.

Zu 5.:

Mittel der Kommune für Neubauförderung und damit zur Umsetzung des Zieles unter Ziff. 5, Satz 1 standen in den letzten Jahren nicht zur Verfügung.

Bei Renovierungs- und Sanierungsarbeiten sind die entsprechenden DIN-Normen angewendet worden, sofern dem nicht andere gesetzliche Belange (u.a. Brandschutz, Denkmalschutz) entgegen standen.

Entsprechend der brandenburgischen Bauordnung § 45 (1) muss bei Wohngebäuden mit mehr als 4 Wohnungen eine Etage barrierefrei sein. Dies wird eingehalten.

Grundsätzlich richtet sich die Vergabepaxis barrierefreier Wohnungen zunächst danach, ob deren Errichtung/Nachrüstung mit öffentlichen Mitteln gefördert oder durch die Vermieter frei finanziert wurde.

Für öffentlich geförderte barrierefreie bzw. rollstuhlgerechte Wohnungen besteht in der Regel ein Belegungsrecht für die Kommune, das durch den Bereich Wohnen in Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsamt/Behindertenberatung ausgeübt wird.

Für barrierefreie Wohnungen, die ohne öffentliche Mittel errichtet oder umgebaut/angepasst wurden, besteht für die Stadt keine Einflussmöglichkeit auf die Vergabe.

Barrierefreie Wohnungen (nach DIN 18025 Teil 2) sind in aller Regel alten- und behindertengerecht. Rollstuhlgerecht (nach DIN 18025 Teil 1) sind sie im Regelfall nur dann, wenn sie bereits bei der Errichtung auf diese Bedingungen ausgerichtet wurden (Türbreiten, abgesenkte Arbeitsflächen in Küchen, rollstuhlgerechte Sanitärinstallation in WC und Bädern, Abstellplatz für Rollstuhl, ...) oder im Einzelfall nachgerüstet werden konnten.

Im Rahmen der Wohnraumversorgungsverträge mit der GEWOBA, den Genossenschaften PbG , PwG und Karl Marx wurde für rollstuhlfahrergeeignete Wohnungen in den Beständen ein Besetzungsrecht zu Gunsten der Stadt geregelt. Hier erfolgt durch Freimeldung eine Benennung behinderter Wohnungssuchender – wie bei Wohnungen im ersten Förderweg – durch die Stadt.

Darüber hinaus wird auf Grund einer jahrelangen guten Zusammenarbeit mit den Vermietern ein Benennungsrecht (nicht rechtlich geregelt) im Wohnpark Weberpark und im KSF praktiziert.

Bezogen auf die am 31.12.2005 in der Landeshauptstadt vorhandenen 80.792 Wohnungen bestanden für die Landeshauptstadt Potsdam lediglich Zugriff auf 2.814 Wohnungen (3,6 %) mit Mietpreis- und Belegungsbindungen auf Grund öffentlicher Förderung. Die Zahl der vorhandenen barrierefreien Wohnungen liegt etwa zwischen 0,5 und 1 % des Wohnungsbestandes.

Aktuelle Erhebungen liegen zu diesem Thema nicht vor.

Zu 6. und 7.:

Die Beratung privater Bauherren zu der Thematik „Barrierefreiheit“ erfolgt im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens im Bereich Bauaufsicht standardmäßig.

Die Brandenburgische Bauordnung trifft dazu im § 45 eindeutige Regelungen mit den entsprechen Verweisen auf die entsprechenden technischen Baubestimmungen (DIN 18024 und DIN 18025) Es wird nicht unterschieden zwischen privaten und öffentlichen Bauvorhaben, so dass immer sichergestellt ist, dass die Anforderungen der Barrierefreiheit dem jeweiligen Gebäude entsprechen.

Bei Errichtung von Wohngebäuden mit mehr als vier Wohnungen wird darauf geachtet, dass die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei herzustellen sind (BbgBO § 45 Abs.1)

Für den Fall, dass die Anforderungen nur unter unverhältnismäßig hohem Aufwand oder unzumutbaren Mehrkosten realisiert werden können ist im Rahmen des bauaufsichtlichen Verfahrens ein ausführlich begründeter Antrag auf Abweichung zu stellen. Dieser Antrag wird in enger Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt Potsdam beschieden, so dass sichergestellt ist, dass die Behindertenvertretung in die Entscheidung maßgeblich eingebunden ist.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Schwelle für die Erteilung einer Abweichung bei einem Neubauvorhaben sehr hoch liegt, da in der Regel der Nachweis der unzumutbaren Mehrkosten nicht geführt wird. Bei Umnutzungen von bestehender Gebäudesubstanz liegt die Schwelle deutlich niedriger, weil man sich mit den örtlichen Gegebenheiten auseinandersetzen muss und oftmals auf Kompromisse angewiesen ist. Diese Entscheidungen werden aber wie schon erwähnt immer in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Stelle getroffen.

Die vorgeschlagene Verfahrensweise wird im Fachbereich umgesetzt. Es bestehen Kontakte zum Behindertenverband und zu dem Behindertenvertreter der Stadt Potsdam. Entsprechende Stellungnahmen zur Einvernehmensherstellung werden eingeholt.

Zu 8.:

Das Motto des europäischen Jahres der Behinderten 2003 lautete "nicht über uns ohne uns".

Diesem Rechnung tragend war es seinerzeit Wunsch aller Potsdamer Vereine, Verbände und Selbsthilfegruppen der Menschen mit Behinderungen, einen Behindertenbeirat zu bilden. Dieser soll dem Wunsch der Menschen mit Behinderungen nach größerer Selbstbestimmung und Beteiligung entsprechen. Daneben soll er der täglichen Arbeit des Behindertenbeauftragten wesentliche behindertenpolitische Ziele erarbeiten, die der Integration der Menschen mit Behinderungen in unserer Gesellschaft dienen und die Landeshauptstadt Potsdam zu einer barrierefreien und somit behindertenfreundlichen Stadt gestalten.

Unter Leitung des Behindertenbeauftragten ist die vorliegende Satzung des Potsdamer Behindertenbeirates mit allen o.g. Interessenvertretungen der Menschen mit Behinderungen erarbeitet und mit dem Geschäftsbereich 3 unter Mitwirkung des Rechtsamtes abgestimmt worden.

Die Stadtverwaltung stellt nach Maßgabe des Haushaltes aus dem Budget des Fachbereiches Soziales, Wohnen und Senioren finanzielle Mittel bis zu 1000 Euro jährlich zur Verfügung.

In ihrer Sitzung vom 02.06.2004 hat die SVV die Bildung eines Behindertenbeirates beschlossen und dem vorliegenden Satzungsentwurf zugestimmt. Der Satzungsentwurf wurde am 03.08.2004 veröffentlicht und damit rechtskräftig.

Daraus folgend wurde dann am 19. Oktober 2005 aus allen in Potsdam vertretenen Vereinen und Verbänden der Menschen mit Behinderten in einem demokratischen Wahlverfahren in zwei Wahlgängen aus der Delegiertenversammlung der Vereine und Verbände heraus der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt Potsdam gewählt. Er besteht aus 9 Personen.

In seiner ersten Sitzung am 18.11. 2004 gab der Behindertenbeirat sich eine Geschäftsordnung.

Seitdem tagt der Beirat alle 2 bis 3 Monate und beschäftigt sich mit allen Fragen eines barrierefreien (oder barrierefreieren) Potsdam und den Möglichkeiten, dahin zu kommen. Der Satzung entsprechend arbeitet der Behindertenbeirat in enger Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten. So treffen sich der momentane Vorsitzende, Herr Bewer, und der Behindertenbeauftragte, Herr Erker, jetzt absprachegemäß alle drei Wochen zu einem Gespräch.

Der Behindertenbeirat nimmt an allen Sitzungen des Ausschusses für Gesundheit und Soziales teil und hat dort Rederecht. Er wird zu allen behindertenrelevanten Fragen angehört und gehört mittlerweile zur festen Ausstattung des Ausschusses.

II. Öffentlicher Personennahverkehr

Zu 1.:

Der Maßnahmenkatalog richtet sich nach den Prioritäten gemäß des genehmigten Haushaltsplanes. Die Prioritätenliste zum behindertengerechten Aus- und Umbau der Haltestellen ist als Anlage dem Nahverkehrsplan beigelegt.

Jährliche Abstimmungen mit den Vertretern der Menschen mit Behinderungen (Sinnes- und Mobilitätsbehinderungen) führen zur Aktualisierung der Prioritätenliste vor Beginn der Maßnahme.

In naher Zukunft wird über die Maßnahme L 40 die behindertengerechte Anbindung der Straßenbahnhaltestelle ZentrumOst/Nuthestraße realisiert.

Zu 2.:

Auch hierzu ist mittels Nahverkehrsplan beschlossen, dass im städtischen Busverkehr weiterhin 100% niederflurige und mit Rampen für Rollstuhlfahrer ausgerüstete Fahrzeuge einzusetzen sind. Gleiches trifft für die Ausstattung mit optischen und akustischen Fahrgastinformationen zu; die Ausstattung der Fahrzeuge mit optischen und akustischen Signalgebern ist weitestgehend realisiert.

Bei Fortsetzung des Programms zur Straßenbahnbeschaffung steht außer Frage, dass es sich um behindertengerechte niederflurige Fahrzeuge handeln wird.

Zu 3.:

Seit dem Fahrplanwechsel August 2005 ist im Fahrplan ersichtlich, wann eine Niederflurstraßenbahn im Einsatz ist.

Zusätzlich gibt es einen gesonderten Behindertenfahrplan, der den betroffenen Personengruppen zugestellt wird.

Zu 4.:

Einen speziellen Ratgeber für behinderte Fahrgäste gibt es nicht, jedoch vielfältige Aktivitäten des städtischen Unternehmens ViP zur Einbindung der Menschen mit Behinderungen, um die Nutzung des ÖPNV immer besser zu ermöglichen. So gibt es einen „Fahrplan für in ihrer Mobilität eingeschränkte Kunden“, der die Fahrzeiten der barrierefreien Fahrzeuge genau auflistet. Er ist in den Kundenzentren der ViP sowie beim Behindertenbeauftragten zu bekommen. Auch im Internetauftritt der ViP können diese Informationen gefunden werden. Zu allen Fahrplanwechseln wird durch Presseinformationen darauf hin gewiesen.

Es gibt bei der ViP und Stadtverwaltung keine Hinweise oder Beschwerden von Menschen mit Behinderungen darüber, dass sie sich nicht gut informiert fühlen.

Es kann in Betracht kommen, einen allumfassenden übergreifenden Ratgeber zu entwickeln, der u.a. die Nutzung des ÖPNV betrachtet.

Zu 5.:

Der Behindertenbeauftragte und die ViP planen ein gemeinsames Training für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen und Busfahrer auf dem Betriebshof der ViP. Darüber hinaus ist eine Zusammenarbeit zwischen dem Fahrlehrer der ViP und dem Behindertenbeauftragten der Stadt geplant.

Die Schulungen der Fahrer erfolgen kontinuierlich.

Zu 6.:

Es gibt eine seit Jahren vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der ViP GmbH und dem Behindertenbeauftragten der LHP. Bereits in Vorbereitung von Entscheidungen des Aufsichtsrates erfolgt die Einbindung des Behindertenbeauftragten.

So z.B. gab es eine intensive Mitwirkung bei der Erarbeitung des Lastenheftes für die Neubeschaffung von Straßenbahnen.
Mittels Workshops sowie bilateraler Gespräche erfolgt die Einbindung weiterer Vertreter der unterschiedlichen Behindertengruppen.

Sofern im Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe Fragen diskutiert werden, die in den Zuständigkeitsbereich des Behindertenbeirates oder einer ähnlichen Behindertenvertretung fallen, insbesondere die Neuanschaffung von Fahrzeugen sowie der Um- und Neubau von Haltestellen, wird ein Mitglied dieser Behindertenvertretung als Sachverständiger gemäß § 109 Abs. 1 AktG hinzugezogen.

Zu 7.:

Im Fahrgastbeirat der ViP arbeiten zwei Vertreter für Menschen mit Behinderungen mit. Schon seit Jahren sind der Behindertenbeauftragte, Vertreter des Behindertenbeirates und Vertreter der Vereine und Verbände im Kundenbeirat der ViP vertreten. Zukünftig wird es nach Planungen der ViP und des Behindertenbeauftragten einen eigenen besonderen „Kundenbeirat für Menschen mit Behinderungen“ geben