

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0162/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	18.03.2015
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen</b>			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
16.04.2015	MA	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Ausarbeitung der Planung von barrierefreien Haltestellen gemäß vorgelegter Prioritätenliste. Ein entsprechender Finanzierungsantrag nach ÖPNVG § 12 wird gestellt.

**finanzielle Auswirkungen**  
**PSP-Element 5-120102-900-06600-300-1**

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	200.000	200.000	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000
Auszahlungen	250.000	250.000	1.500.000	1.500.000	1.750.000	1.750.000
Ergebnis	50.000	50.000	300.000	300.000	350.000	350.000
<b>+ Verbesserung / - Verslechterun g</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verslechterun g</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## **Erläuterungen:**

### Anlass

Die neueste Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), die seit dem 01.01.2013 in Kraft getreten ist, enthält u.a. weitreichende Regelungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hierüber wurde im Mobilitätsausschuss am 25.04.2013 berichtet. Arbeitsauftrag war, Standards für die Barrierefreiheit im ÖPNV in Aachen zu entwickeln, diese abzustimmen und der Politik vorzulegen. Des Weiteren sollte ein Stufenkonzept für den Umbau barrierefreier Haltestellen entwickelt und abgestimmt und die Kosten hierfür abgeschätzt werden.

### Rahmenvorgaben

Das PBefG verpflichtet die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen (NVP) darzustellen, wie eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 zu erreichen ist. Diese Formulierung bezieht sich auf sämtliche Bereiche des ÖPNV. Ausnahmen müssen im NVP benannt und konkret begründet werden.

Der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Aus der PBefG-Novelle ergeben sich neue technische oder inhaltliche Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV. Was „barrierefrei“ ist, leitet sich weiterhin auf Grundlage des § 4 Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) und aus den allgemein anerkannten Regeln der Technik ab. „Vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer Freiheit von Hemmnissen und Hürden für alle Formen von Behinderungen ist unmöglich und damit rechtlich nicht regelungsfähig. Das Konzept „Barrierefreiheit“ ist und bleibt ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen. Dies findet seinen Niederschlag in differenzierten Darstellungen in den Regelwerken.

Die Standard-Regelwerke für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen bezogen auf die Barrierefreiheit im ÖPNV sind

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) 2011 und
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV (EAÖ) 2012.

Wesentliche DIN-Normen sind

- E-DIN 18040-3 (2014): Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum,
- DIN 32984 (2011): Bodenindikatoren im öffentlichen Raum sowie
- DIN 32975 (2009): Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung.

Wesentliche Gestaltungsaspekte eines barrierefreien ÖPNV betreffen:

- die Haltestelleninfrastruktur,
- die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge,
- die Kommunikation sowie
- den Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen.

Nur bei Anpassung aller Bereiche ist Barrierefreiheit im ÖPNV auf Basis des heutigen Standes der Technik sicher zu stellen. Der AVV und die Verkehrsunternehmen sind zuständig für Fahrzeuge, Fahrbetrieb, Service und Kundeninformation. Deshalb sind in einigen Feldern AVV-weite einheitliche

Rahmenvorgaben für die Anforderungen an die Barrierefreiheit erforderlich. Rahmenvorgaben für einen barrierefreien SPNV müssen wiederum auf Ebene des NVR (Nahverkehr Rheinland) formuliert werden. Die Zuständigkeit für die Straßeninfrastruktur (Haltestellen und deren Zuwegung, Busspuren, LSA-Steuerung) liegt bei der Stadt Aachen, die letztlich für die Finanzierung des Gesamtsystems Sorge tragen muss.

Die Verwaltung hat die aktuellen Anforderungen für eine barrierefreie Bushaltestellengestaltung mit der Kommission barrierefreies Bauen abgestimmt und in einen Anforderungskatalog "Ausbaustandards barrierefreie Bushaltestelle aufgenommen (Anlage 1). Anregungen von den Mitgliedern wurden diskutiert und konsensfähige Änderungswünsche übernommen. Das Ergebnis wird Eingang in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen finden. Die Standards für barrierefreie Bushaltestellen werden nachstehend vorgestellt.

### Vorgehensweise Barrierefreie Haltestellen

Beim Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet sind unterschiedliche Baulastträger zuständig:

Die Stadt Aachen für kommunale Straßen sowie Ortsdurchfahrten an klassifizierten Straßen, die Städtereion für Kreisstraßen außerorts sowie der Landesbetrieb Straßen NRW für Landes- und Bundesstraßen außerorts. Für die große Mehrheit der Haltestellen im Stadtgebiet ist somit die Stadt Aachen zuständig. Es sollen möglichst einheitliche Kriterien erstellt und eine Priorisierung für die mehrjährigen Um- und Ausbauprogramme seitens aller Straßenbaulastträger festlegt werden.

Folgende Arbeitsschritte wurden durchgeführt:

1. Bestandsaufnahme aller Haltestellen
2. Kategorisierung der Haltestellen
3. Festlegung von Ausbaustandards und Ausstattungsmerkmalen
4. Priorisierung der Umbaumaßnahmen
5. Erstellung eines Umbauprogramms

#### **1. Bestandsaufnahme**

Zunächst wurden alle Bushaltestellen in Aachen mit jeweils ca. 50 Merkmalen in einer Datenbank erfasst. Insgesamt gibt es 438 Bushaltestellen mit 972 Haltestellenkanten / richtungsbezogenen Haltestellenpositionen (Stand Februar 2015). Davon sind ca. 90% in der Baulast der Stadt Aachen.

Heute sind ca. 23% der Haltestellenkanten mit dem besonderen Formbordstein für Busse ausgestattet. 35% der Haltestellenkanten haben eine Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm. Ca. 10% der Haltestellen sind zumindest teilweise mit taktilen Leitelementen (meist einem Einstiegsfeld) ausgestattet, davon 5% vollumfänglich (komplettes taktils Leitsystem und barrierefreier Zuwegung).

#### **2. Kategorisierung der Haltestellen**

Insgesamt werden die Bushaltestellen in fünf Kategorien eingeteilt. Sie werden wie folgt definiert:

**Kategorie 1:** Wichtige Verknüpfungspunkte, vor allem an den Bahnhöfen, sowie Haltestellen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen (Ein- oder Aussteiger > 1.000 pro Werktag).

**Kategorie 2:** Haltestellen mit hoher Nachfrage (zwischen 500 und 1.000 Ein- oder Aussteiger pro Werktag) und/oder mit besonderen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestelle, Krankenhäuser, behördliche oder kulturelle Einrichtungen.

**Kategorie 3:** Haltestellen mit einem mittleren bis hohen Fahrgastaufkommen (zwischen 50 und 500 Ein- oder Aussteiger pro Werktag).

**Kategorie 4:** Haltestellen mit weniger als 50 Ein- oder Aussteiger pro Werktag, jedoch mehr als 10.

**Kategorie 5:** Diese Kategorie umfasst Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden. Das Fahrgastaufkommen ist sehr niedrig und/oder das Angebot gering. Der Aufwand eines Umbaus würde deshalb nicht im Verhältnis zur Nutzung stehen.

Nach diesem Schema fallen 58 Haltestellen in Aachen in die Kategorie 1, 178 in die Kategorie 2, 335 in die Kategorie 3, 253 in die Kategorie 4 und 148 in die Kategorie 5.

### **3. Ausbaustandards und Ausstattungsmerkmale**

Folgende Elemente sind bei jedem Haltestellenaus- bzw. neubau mindestens anzuwenden und stellen somit eine Mindestausstattung der Haltestellen dar:

- Bordsteinhöhe mindestens 16 cm
- kontrastreiche Markierung von Kanten
- ebener, rutschfester, gut berollbarer Belag
- mindestens ein stufenfreier Zugang
- Zugang zur Haltestelle mit einer durchgängigen Durchgangsbreite von mindestens 1,50m
- ausreichende Bewegungsfläche (2,5 x 2,5 m) mindestens im Bereich der zweiten Tür
- Einstiegsfeld zur Markierung der Position für den Einstieg des ersten Busses
- ein Auffangstreifen führt zum Einstiegsfeld
- ausreichende Beleuchtung.

Der Bedarf einer Querungshilfe im Umfeld der Haltestelle ist bei jeder Planung zu prüfen. Im Falle der Ausstattung mit einem Fahrgastunterstand ist darauf zu achten, dass dessen Umrisse und die Glasflächen kontrastreich gestaltet sind und dass er nicht die Durchgänge und Bewegungsflächen zustellt. Leitelemente müssen den Aachener Standards entsprechen.

Für die Kategorien 1 bis 4 wurde, aufbauend auf den Mindeststandard, jeweils der Ausbaustandard festgelegt, siehe Anlage 2. In der Anlage 3 sind die Regelzeichnungen gemäß den Anforderungen der Kommission Barrierefreies Bauen beigefügt. Diesbezüglich besteht noch ein Dissens mit der städtebaulich / gestalterischen Ausführung, wie sie im Gestaltungshandbuch enthalten sind. Dort ist noch ein weitergehender Abstimmungsprozess erforderlich.

#### Ausstattungsmerkmale Kategorie 1:

Mindeststandard sowie

- Informationsanlage mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI)
- Formbordstein
- Leitlinie parallel zur Bordsteinkante
- Taktiler Leitsystem im Umfeld
- barrierefreie Querungsmöglichkeit der Straße
- überdachte Sitzgelegenheit.

#### Ausstattungsmerkmale Kategorie 2:

Mindeststandard sowie

- Formbordstein
- Leitlinie parallel zur Bordsteinkante
- Taktiler Leitsystem im Umfeld
- barrierefreie Querungsmöglichkeit der Straße
- überdachte Sitzgelegenheit.

#### Ausstattungsmerkmale Kategorie 3:

Mindeststandard sowie

- Formbordstein
- Leitlinie parallel zur Bordsteinkante.

#### Ausstattungsmerkmale Kategorie 4:

Für diese Kategorie wird der Mindeststandard angesetzt.

### **4. Priorisierung der Umbaumaßnahmen**

Eine Priorisierung des Ausbaus ist notwendig, um den hohen zeitlichen sowie finanziellen Aufwand zu entzerren. Auch wird sichergestellt, dass die Investitionen zuerst dort erfolgen, wo der größte Nutzen für die Fahrgäste und die Verkehrsunternehmen erzielt werden kann. Die Priorisierung des Umbaus sollte grundsätzlich wie folgt ablaufen:

- Kategorie 1: vordringlich
- Kategorie 2: vordringlich
- Kategorie 3: mittelfristig
- Kategorie 4: nachrangig
- Kategorie 5: zunächst kein Umbau vorgesehen.

Parallel dazu werden bei allen Bauvorhaben in der öffentlichen Verkehrsfläche, bei denen Haltestellen betroffen sind, die Kriterien der Barrierefreiheit berücksichtigt und umgesetzt. Ungeachtet dessen ist es das Ziel, sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen, um den Vorgaben des Gesetzes zu entsprechen. Ausgenommen sind zunächst die Haltestellen der Kategorie 5, wo der Ausbau aus wirtschaftlichen Gründen zunächst zurückgestellt werden muss.

Folgende Aspekte müssen zusätzlich bei der Priorisierung beachtet werden:

- absehbare oder diskutierte Linienwegänderungen, die die Haltestellenlage tangieren
- anstehende Straßenbaumaßnahme, die eine Überplanung der Haltestelle ohnehin vorsieht

- Bedienung der Haltestelle erfolgt im Wesentlichen mit Taxen.

Haltestellen können in eine höhere Kategorie eingestuft werden, wenn dringlicher baulicher Handlungsbedarf besteht. Dies ist z.B. der Fall wenn die Haltestelle nicht parallel angefahren werden kann oder der bauliche Zustand mangelhaft ist. Wichtig ist auch eine höhere Einstufung von Haltestellen, in deren Nähe sich besondere Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Senioren, Krankenhäuser, Behörden etc. befinden.

Die Priorisierung ist insofern auch dynamisch, als dass Anregungen und Beschwerden zu einer veränderten Priorisierung der Haltestelle führen können.

Grundsätzlich muss bei jedem Haltestellenstandort im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau auch betrachtet werden, was am Standort tatsächlich baulich machbar ist. Dabei sind auch Alternativen wie Standortverlegungen oder Aufgabe der Haltestelle zu berücksichtigen. Bei schwieriger Zuwegung oder engen Platzverhältnissen ist es auch möglich, den barrierefreien Ausbau unabhängig von der Kategorie in reduzierter Form auszuführen.

Die hier dargestellten Vorgaben gelten für zukünftig durchzuführende Aus- bzw. Neubaumaßnahmen. In den letzten Jahren umgebaute Haltestellen, die den formulierten Vorgaben nicht 100%ig entsprechen, werden aufgrund des damit verbundenen hohen finanziellen sowie personellen Aufwandes nicht systematisch nachgerüstet. Dies betrifft hauptsächlich die Bodenindikatoren. Einzelne Ausnahmen sind möglich.

## **5. Umbauprogramm**

Die höchste Dringlichkeit weisen die Haltestellen der Kategorie 1 auf. Von den insgesamt 58 Haltestellenkanten werden einige Planungen nicht in diesem Programm berücksichtigt, da sie im Zusammenhang mit anderen Straßenbaumaßnahmen ohnehin in Kürze angepasst werden. Ergänzend können die dringlichsten Haltestellen aus der Kategorie 2 in den Förderantrag aufgenommen werden.

Die Planung und Umsetzung soll mehrstufig erfolgen. Die umzubauenden Haltestellen werden in drei Arbeitspakete aufgeteilt. In Einzelfällen sind umfangreiche Abstimmungen erforderlich, so dass einige Haltestellen allein aus diesem Grund in den Arbeitspaketen 2 und 3 vorgesehen wurden. Für jedes Paket wird beim Fördergeber ein separater Finanzierungsantrag gestellt. Die Prioritätenliste ist in Anlage 4 dargestellt.

## **Finanzierung**

Für die Jahre 2015 stehen beim PSP-Element 5-120102-900-06600-300-1, Sachkonto 7852000 „Barrierefrei Haltestellen“, Haushaltsmittel von 250.000 € für den Bau barrierefreier Bushaltestellen bereit und für die Jahre 2016-2018 jährlich 500.000 €.

2014 hat die Verwaltung einen Einplanungsantrag für den barrierefreien Ausbau von 41 Haltestellen in einer Gesamthöhe von 786.400 € gestellt. Die Maßnahme wurde in den Maßnahmenkatalog des NVR aufgenommen. Die Förderquote beträgt 90%.

### **Weiteres Vorgehen**

Die Planungen der Haltestellen mit der höchsten Priorität werden weiter vorangetrieben, Ausbauplanungen erstellt, erforderliche Beschlüsse eingeholt und ein entsprechender Finanzierungsantrag beim NVR gestellt. Das weitere Vorgehen wird wesentlich durch die vorhandenen Arbeitskapazitäten in der Abteilung Straßenbau bestimmt.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Anforderungen an eine barrierefreie Haltestelle

Anlage 2: Haltestellenkategorien, Ausbaustandards

Anlage 3: Ausbaustandard je Kategorie (Regelquerschnitte)

Anlage 4: Prioritätenliste