

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1268/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 13.08.2019 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
<b>Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle "Rathenauallee",          Planungsbeschluss</b>										
<b>Beratungsfolge:</b>  <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 674 379 701">Datum</th> <th data-bbox="387 674 954 701">Gremium</th> <th data-bbox="962 674 1374 701">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 712 379 739">11.09.2019</td> <td data-bbox="387 712 954 739">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 712 1374 739">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="188 750 379 777">12.09.2019</td> <td data-bbox="387 750 954 777">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 750 1374 777">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	11.09.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	12.09.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
11.09.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung								
12.09.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss für die Bushaltestelle "Rathenauallee" zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er fasst den Planungsbeschluss für die Bushaltestelle "Rathenauallee".

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-900-06600-300-1 Barrierefreie Haltestellen

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	240.000	240.000	720.000	720.000	0	0
Auszahlungen	300.000	300.000	900.000	900.000	0	0
Ergebnis	60.000	60.000	180.000	180.000	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 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 / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Neufassung des § 8 Abs. 3 PBefG wurde dem Thema eine sehr hohe Priorität eingeräumt: So hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzer des ÖPNVs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Diese Vorgaben fanden Eingang in der 2. Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Aachen 2015 (vgl. u.a. Kapitel 3.7 und 7.7, [www.aachen.de/nahverkehrsplan](http://www.aachen.de/nahverkehrsplan)).

Im Dezember 2017 wurde das ÖPNV-Zielkonzept 2018 in Aachen gemäß des aktuellen Nahverkehrsplans, mit zahlreichen Liniennetzänderungen und der Einführung des CityTakts auf den Bushauptachsen umgesetzt. In diesem Zuge änderte sich auch das Fahrtenangebot an der Haltestelle "Rathenauallee" und der entsprechende Einzugsbereich. Das ÖPNV-Angebot hat sich an der Haltestelle „Rathenauallee“ von drei auf zwei Fahrten in der Stunde pro Fahrtrichtung reduziert. Dafür werden an der nahe gelegenen Haltestelle „Bayernallee“ mehr Fahrten angeboten (CityTakt, mindestens 8 Fahrten/Stunde).

### **Heutige Situation**

Die Bushaltestelle "Rathenauallee" befindet sich in der Bayernallee ca. 20 m vom Knoten Kalverben-den/Rathenauallee entfernt. Die Bayernallee ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Die Haltestelle wird von der Buslinie 21 (Lintert - Burtscheid - Bushof - Haaren - Würselen - Herzogenrath Bf. - Palenberg Bf.) im 30-Minuten-Takt, sonntags im Stundentakt, angefahren. In der Anlage 1 ist ein Ausschnitt des Busliniennetzes dargestellt. In Fahrtrichtung stadteinwärts halten 35 Busse werktäglich, stadtauswärts 37. In Fahrtrichtung Bushof steigen aktuell ca. 100 Fahrgäste pro Werktag ein und 5 aus. In Fahrtrichtung Vinzenzplatz/Lintert steigen ca. 5 Fahrgäste ein und 210 Fahrgäste aus.

Die Haltestellen entsprechen nicht den Kriterien einer barrierefreien Bushaltestelle nach dem Nahverkehrsplan der Stadt Aachen:

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Bushof befindet sich am Fahrbahnrand und liegt in einer leichten Linkskurve, siehe Anlage 2 (Bestandsplan). Die Gehwegbreite im Wartebereich beträgt ca. 2,40 m, die Bordsteinkante ist 9 cm hoch. Seit Oktober 2018 ist die Haltestelle mit einem Fahrgastunterstand (FGU) ausgestattet: Der FGU wurde von der Gegenhaltestelle auf der Südseite auf diese Seite versetzt, da seit den Linienanpassungen im Dezember 2017 die Mehrzahl der Fahrgäste hier einsteigen.

Die stadtauswärtige Haltestelle in Fahrtrichtung Vinzenzplatz/Lintert ist als 46 m lange Busbucht in 2,80 m Breite angelegt (siehe Anlagen 2 und 3). Die Gehwegbreite im Haltestellenbereich beträgt ca. 3,30 m, die Bordsteinkante ist 10 cm hoch.

Im Bereich der Bushaltestellen beträgt die Fahrbahnbreite rd. 6,0 m.

Es sind u.a. folgende Mängel an den Haltestellen festzustellen:

Die Bordsteinhöhe ist zu gering und die Geometrie aufgrund der Kurvenlage ungünstig: Die Bordsteinhöhe sollte für einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV mindestens 16 cm betragen und der Haltebereich eine Gerade bilden, damit die zu überwindende Reststufe beim Ein- und Ausstieg in/aus dem Bus möglichst gering ausfällt. Außerdem ist die Anfahrbarkeit der heutigen Busbucht insbesondere mit Gelenkbussen defizitär: Der Bus kommt aufgrund der Kurvenlage in der Regel mit einem Spalt zwischen Tür und Bordsteinkante zum Stehen, der dann beim Ein- /Ausstieg zusätzlich überwunden werden muss. In der Busbucht behindern zudem häufig Falschparker die Anfahrbarkeit. Weitere Mängel an den beiden Haltestellen sind fehlende Leitelemente (Bodenindikatoren) für Sehbehinderte und blinde Menschen sowie die Querungssituation über die Fahrbahn zwischen Haltestellenkanten in beiden Fahrtrichtungen.

## **Planung**

Für die Planung einer barrierefreien Haltestelle wurden mehrere Varianten entwickelt und diskutiert. In Abstimmung mit der ASEAG, der Polizei und der Verwaltung werden zwei Varianten zur Entscheidung vorgelegt.

### Variante 1

In Fahrtrichtung stadteinwärts ist geplant, einen 20 m langen Haltebereich als Gerade mit Formbordstein (16 cm) für einen barrierefreien Einstieg in die Niederflurbusse anzulegen, beginnend am Standort des Fahrgastunterstandes, der in der heutigen Lage verbleibt. Leitelemente sind vorzusehen.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts bleibt als Busbucht in heutiger Lage bestehen. Sie wird mit einem 20 m langen Haltebereich mit Formbordstein (16 cm) für einen barrierefreien Einstieg in die Niederflurbusse ausgebaut. Vorne in der Busbucht wird die Bordsteinkante fahrdynamisch angepasst. Leitelemente sind vorzusehen.

Darüber hinaus ist in Variante 1 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine bauliche Querungshilfe geplant. In einer Verkehrszählung im Januar 2018 wurden zwischen 7:00 und 19:00 Uhr insgesamt 354 Fußgängerquerungen bei einer Kfz-Belastung von 1.436 Kfz im selben Zeitraum in diesem Bereich der Bayernallee gezählt. Es handelt sich hier nicht nur um querende Fahrgäste sondern vielfach auch um Bring- und Holvorgänge zu den beiden Kindertagesstätten auf der nördlichen Seite der Bayernallee.

Die Planung ist in Anlage 4 dargestellt. Die anfallenden Kosten für den Umbau der beiden Haltestellen betragen rd. 80.000 EUR.

### Variante 2

In Fahrtrichtung stadteinwärts ist ebenfalls geplant, einen 20 m langen Haltebereich als Gerade mit Formbordstein (16 cm) für einen barrierefreien Einstieg in die Niederflurbusse anzulegen. Die heutige Lage mit FGU bleibt bestehen. Leitelemente sind vorzusehen.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung stadtauswärts wird als Fahrbahnrandhaltestelle in heutiger Lage zurückgebaut. Sie wird mit einem 20 m langen Haltebereich mit Formbordstein (16 cm) für einen barrierefreien Einstieg in die Niederflurbusse ausgebaut. Leitelemente sind vorzusehen.

Die Planung ist in Anlage 5 dargestellt. Die anfallenden Kosten für den Umbau der beiden Haltestellen betragen rd. 92.500 EUR.

### **Fazit und Empfehlung**

Die Verwaltung, die ASEAG und die Polizei sprechen sich für die Variante 2 aus: Die Haltestellenkanten werden begradigt und der Bus kann in stadtauswärtiger Richtung ohne Komfortverluste für die Fahrgäste die Haltestelle anfahren. In Variante 1 muss der Bus hingegen eine S-Kurve fahren.

Da die Haltestelle in einer Tempo-30-Zone liegt und das Verkehrsaufkommen gering ist, ist eine Querungshilfe, wie in Variante 1 vorgesehen, gemäß Richtlinien nicht erforderlich. Eine Querung der Fahrbahn wird in Variante 2 durch den Rückbau der Busbucht und die geplante Bordsteinabsenkung im südlichen Bereich neben dem vorhandenen Baumfeld erleichtert. Die gegenüberliegende Zufahrt ist ebenfalls abgesenkt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Im PSP-Element 5-120102-900-06600-300-1 "barrierefreie Haltestellen" sind jährliche Mittel für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Höhe von 300.000 EUR eingeplant. Es ist vorgesehen, die Maßnahme in 2020 zur Förderung nach ÖPNVG NRW § 12 anzumelden. Die Förderquote beträgt 90 %. Die Haltestellenplanung befindet sich auf der Prioritätenliste für den barrierefreien Haltestellenumbau, die nach verfügbaren Personalkapazitäten abgearbeitet wird.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Liniennetzplan

Anlage 2: Bestandsplan

Anlage 3: Bestandsfotos

Anlage 4: Planungsvariante 1

Anlage 5: Planungsvariante 2