

<b>Tisch-Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0350/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 15.03.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Beschleunigter Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz keine		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
17.03.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Aufstellung eines umfangreichen Programms für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen sowie mit der Einbringung der erforderlichen Personalstellen in die Beratung des Stellenplans 2023.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-800-00800-300-1 Verbesserung ÖPNV, Umbaumaßnahmen

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2022	Fortgeschrie- bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb- ener Ansatz 2023 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	495.000,00	495.000,00	1.485.000	1.485.000	0	0
Auszahlungen	784.520,52*	784.520,52	1.650.000	1.650.000	0	0
Ergebnis	289.520,52	289.520,52	165.000	165.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2022	Fortgeschrie- bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb- ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

\*Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 550.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 234.520,52 €

Für die 3 beantragten EG 12 -Stellen entstehen jährliche Kosten von 275.700 €. Da davon ausgegangen wird, dass die Stellen im Schnitt erst Mitte des Jahres besetzt werden können, werden für das Haushaltsjahr 2023 eine Belastung des Haushalts in Höhe von 137.850 € erwartet.

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

	vollständig
	überwiegend (50% - 99%)
	teilweise (1% - 49 %)
	nicht
x	nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

Die Verwaltung arbeitet kontinuierlich an der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Mobilitätsausschuss am 30.09.2021 wurde der Sachstand ausführlich dargestellt (<http://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=108417>). Die Verwaltung wurde beauftragt, eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen zum Programm des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV durchzuführen und eine Strategie zur Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus zu entwickeln sowie darzustellen, welche finanziellen und personellen Ressourcen zur Umsetzung benötigt werden.

## **Ausgangslage**

Insgesamt gibt es 439 Bushaltestellen mit 979 Haltestellenkanten / richtungsbezogenen Haltestellenpositionen in Aachen (Stand Januar 2022). Davon sind bisher 12,3 % vollständig barrierefrei (120 Haltestellen) ausgebaut.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält weitreichende Regelungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Gemäß § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Der Gesetzgeber hat im Personenbeförderungsgesetz auch Ausnahmemöglichkeiten vorgesehen. Gemäß § 8 Absatz 3 Satz 4 PBefG gilt die genannte Frist demzufolge nicht, „sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“.

Grundsätzlich muss darauf hingewiesen werden, dass der Gesetzgeber mit der Forderung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis Anfang 2022 für Kommunen und Kreise eine sehr ambitionierte Zielmarke gesetzt hat, die die Verwaltung in der Vergangenheit nicht umsetzen konnte. Der Maßnahmenumfang ist enorm und nicht mit den vorhandenen Personalressourcen in Eigenregie zu stemmen.

## **Vorgehen**

Die Verwaltung schlägt vor, Planung und Bau von barrierefreien Haltestellen in Maßnahmenpaketen extern zu vergeben, um das Umbautempo deutlich zu erhöhen.

Grundsätzliches Ziel ist es, alle Bushaltestellen barrierefrei auszubauen, die nicht als Ausnahmen festgelegt werden (s. Abschnitt „Ausnahmen“).

Bei Bereitstellung der benötigten Ressourcen hält die Verwaltung die Planung und den Bau von max. jährlich 60 bis 70 Haltestellen für möglich. Die Vorauswahl der Haltestellen sowie die Grundzüge des jeweiligen Ausbaus würden durch die Verwaltung vorgegeben, während die Vorplanung, Ausführungsplanung und Bau durch zu beauftragende Ingenieurbüros erfolgen würde. Beabsichtigt ist, drei Büros mit je 20 - 25 Haltestellenpositionen zu beauftragen.

Bei Schätzkosten von durchschnittlich ca. 50.000 EUR pro Haltestelle fallen beim Ausbau von 60-70 Haltestellen jährlich Kosten in Höhe von 3,0 - 3,5 Mio. EUR an.

Für die Vorbereitung und Betreuung dieser Aufgabe entsteht bei der Verwaltung ein zusätzlicher Aufwand, der durch das vorhandene Personal nicht bewältigt werden kann. Bei FB 61/300 wird eine weitere Fachkraft, bei FB 61/700 zwei zusätzliche Ingenieur\*innen, je eine für Planung bzw. Baubegleitung, benötigt.

Mit den derzeit vorhandenen Finanzmitteln können ersten externe Vergaben an Ingenieurbüros in 2023 erfolgen. Der konkrete Bau beginnt voraussichtlich erst in 2024.

### **Ausbauprogramm**

Das Bestandskataster der Bushaltestellen im Stadtgebiet unterteilt die Bushaltestellen in fünf Kategorien. Wichtige Kriterien sind hierbei die Fahrgastfrequentierung und die Fahrtenzahl. Auch weitere Aspekte wie der bauliche Ausgangszustand, die derzeitige barrierefreie Situation sowie Einrichtungen im Einzugsbereich der Haltestelle (Versorgungseinrichtungen, soziale, kulturelle Einrichtungen, Verwaltungen, Krankenhäuser etc.) fließen in die Bewertung mit ein.

Auf dieser Basis erfolgt eine Ausbaupriorisierung und die Aufstellung des Ausbauprogramms. Das Programm dient als Grundlage für die Beauftragungen der Ingenieurbüros und die Erstellung von Förderanträgen für den barrierefreien Ausbau. Die Priorisierung ist dynamisch und wird regelmäßig überprüft. Anlässe wie Straßenbaumaßnahmen, Bürgeranträge sowie Bau neuer Wohn- und Gewerbegebiete werden berücksichtigt und können die Prioritäten verändern.

### **Ausnahmen**

Nicht in allen Fällen ist ein vollständiger barrierefreier Ausbau einer Bushaltestelle möglich.

Grundsätzliche Ausnahmen von der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit können sein:

- Haltestellen in schwieriger örtlicher Lage (beengt, Kurvenlage etc.)
- Haltestellen, bei denen der Aufwand unverhältnismäßig groß wäre (z.B. durch sehr geringe Fahrgastfrequentierung)
- Haltestellen, die auch langfristig nicht über eine weitgehend barrierefreie Zuwegung erreicht werden können
- Haltestellen, deren Erhalt nicht langfristig gesichert ist
- provisorische Haltestellen bei Baumaßnahmen oder Probetrieb
- Ersatzhaltestellen für kurzfristige Umleitungsverkehre (sofern keine Regelhaltestelle vorhanden)

Haltestellen, die als Ausnahmen definiert werden, müssen konkret im Nahverkehrsplan benannt werden. Die Verwaltung arbeitet derzeit an der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans zur Barrierefreiheit, bei der die Definition von Ausnahmen ein wichtiger Baustein ist.

## **Finanzielle Auswirkungen**

Ab 2022 stehen jährlich Haushaltsmittel für den Bau von Haltestellen sowie für externe Planungsleistungen in Höhe von 550.000 EUR auf dem PSP-Element 5-120102-800-00800-300-1 „Verbesserung ÖPNV, Umbaumaßnahmen“ zur Verfügung. Zuwendungen in Höhe von 90 % über Investitionsförderung nach ÖPNVG NRW sind über Förderanträge einzuwerben.

In 2023 können die Arbeiten aus dem vorhandenen jährlichen Haushaltsansatz bestritten werden. Ab 2024 werden nach derzeitiger Schätzung 3,0 Mio. EUR jährlich für den Haltestellenausbau benötigt. Zuwendungen in Höhe von 90 % über Investitionsförderung nach ÖPNVG NRW können eingeplant werden. Der produktverantwortliche Fachbereich 61 wird den erforderlichen Mittelbedarf für den Haushalt 2024 und die Folgejahre in die anstehenden Haushalteinplanungen einbringen.

Die zusätzlichen Personalstellen werden im Rahmen des Stelleneinplanungsverfahrens 2023 behandelt.