

Der Bürgermeister

Hilden, den 10.11.2009

AZ.: IV/66.1



Hilden

WP 09-14 SV 66/005

Beschlussvorlage

öffentlich

Ausbauprogramm barrierefreie Bushaltestellen 2010-2012

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	09.12.2009			
Rat der Stadt Hilden	16.12.2009			

Beschlussvorschlag:

„Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss das „Ausbauprogramm barrierefreie Bushaltestellen 2010 – 2012“ mit Gesamtkosten von 731.000 €.

Diese werden bereitgestellt:

2010	-	308.000 €
2011	-	256.000 €
2012	-	167.000 €

Der Beschluss ist an die Bedingung gekoppelt, dass die vom VRR mit der Einplanungsmitteilung avisierten Zuschüsse auch gewährt werden.

Die Mittel werden im Vorgriff auf den Haushaltsplan 2010 freigegeben wenn der Förderbescheid vorliegt, um die Realisierung der für 2010 geplanten Maßnahmen sicherzustellen.“

Horst Thiele

Produktnummer	120101	Bezeichnung	
Investitions-Nr.:	I106600156		Bushaltestellen-Ausbauprogramm
Mittel stehen zur Verfügung:	nein		
Haushaltsjahr: 2010	202.000 €		incl. 6.000 € AEL
Haushaltsjahr: 2011	229.000 €		incl. 6.000 € AEL
Haushaltsjahr: 2012	121.000 €		incl. 6.000 € AEL
<u>Kostenstelle</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>
6611000020	1201010010	521151	112.000 €
6611000020	1201010010	521151	33.000 €
6611000020	1201010010	521151	52.000 €
Die Deckung ist durch folgendes Produkt gewährleistet : siehe unten und teilweise durch Reduzierung des Ansatzes bei „Barrierefreies Bauen“ von 80.000 €/a auf 20.000 €/a			
<u>Invest.-Nr.-</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>
	1201010010	414100	67.300 €
I106600156	1201010010	231201	150.450 €
	1201010010	414100	17.000 €
I106600156	1201010010	231201	136.000 €
	1201010010	414100	20.800 €
I106600156	1201010010	231201	51.000 €
Finanzierung: siehe auch Anlage 4: „Übersicht Finanzierung“ Im Entwurf 2010 enthalten.			
Vermerk Kämmerer:			
Gez. Klausgrete			

Erläuterungen und Begründungen:

In allen Medien sowie in der politischen Diskussion sind die Themen „demographischer Wandel“, „Klimaschutz“ und „Behindertengerecht“ zu finden. Auch für die Verwaltung sind dies zentrale Punkte, dies es systematisch zu bearbeiten gilt. Nur wenn hier vorausschauend und zeitgerecht Planungen erstellt, Ziele formuliert und umsetzbare Programme festgelegt werden, kann die Zukunftsfähigkeit der Stadt gesichert werden.

Das nachfolgend beschriebene Programm ist ein Baustein im Bestreben die Zukunft dieser Stadt und Ihrer Bürgerinnen und Bürger zu sichern.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit für Mobilitätsbehinderte besteht einiger Nachholbedarf im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Der Behindertenbeirat der Stadt Hilden hat im Sommer 2007 eine der Hildener Buslinien mit diesem Ergebnis untersucht. Die Busse sind mittlerweile barrierefrei, nicht aber die Haltestellen. Der Begriff „Mobilitätsbehinderte“ umfasst mehr als die Behinderten im engeren Sinn. Es gehören auch hinzu kleine Kinder und Fahrgäste mit Gepäck, mit Kinderwagen, ggfls. ältere Personen etc.

Im Hinblick auf die absehbare Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung – zunehmender Anteil der Senioren – bekommt die Barrierefreiheit einen zunehmenden Stellenwert. Der ÖPNV sollte so gestaltet sein, dass die Senioren möglichst lange selbstständig mobil bleiben können, ohne auf ein Auto angewiesen zu sein. In die Zielvereinbarung zwischen dem Behindertenbeirat der Stadt Hilden und der Stadt vom 28. Januar 2008 wurde daher die Gestaltung der Bushaltestellen als Schwerpunkt aufgenommen. Vereinbart wurde, dass die Stadt Hilden alle Bushaltestellen im Hinblick auf Barrierefreiheit bis zum 30.6.2009 untersucht und ein Konzept zur Schaffung von Mindeststandards erstellt und dem Rat der Stadt Hilden zur Entscheidung vorlegt.

Das nachfolgend beschriebene Bushaltestellen-Ausbauprogramm Hilden ist ein weiterer Baustein auf dem Weg zum attraktiven ÖPNV, der in einem so verdichteten und verkehrstarken Raum, in dem sich Hilden befindet, unerlässlich ist. So ist die ÖPNV-Bedienung der Stadt Hilden vergleichsweise gut, weil nicht nur die S-Bahn, sondern auch 6 Regionalbuslinien und 1 Ortsbus-Linie überwiegend im „S-Bahn-Takt“ oder noch häufiger fahren. Entsprechend gut ist auch ihre Inanspruchnahme: Mehrere der Hildener Linien gehören zu den aufkommensstärksten des Kreises. Insofern hat der ÖPNV schon einen hohen Stellenwert im städtischen Verkehrsgeschehen erreicht. Da wir allerdings beobachten müssen, dass viele Straßen in und um Hilden aufgrund des hohen Kraftfahrzeugaufkommens – nicht nur im Berufsverkehr – oft überlastet sind, sollte der Verkehrsanteil des ÖPNV weiter erhöht werden. Das Ziel, den ÖPNV zu stärken, wie es im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hilden – und ebenso auf der Ebene der Kreis- und Landes-Verkehrsplanung – verankert ist, wurde schon durch viele Maßnahmen in Hilden unterstützt. Genannt seien hier die Liniennetzreform, bei der auch die Ortsbus-Linie eingerichtet wurde, Bau von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, der Ausbau des Knotenpunktes „Gabelung“ mit dem Rheinbahn-Kundencenter, die Aufwertung des S-Bahnhofes, die ÖPNV-Beeinflussung von Lichtsignalanlagen und auch der Ausbau von Bushaltestellen: Mittlerweile sind 60 Bushaltestellen mit beleuchteten transparenten Wartehallen ausgestattet. Das ist allerdings bisher nur in etwa jede dritte Haltestelle.

Mit dem Programm werden wesentliche Bausteine zur Erreichung der Ziele

- Bewältigung des demographischen Wandels
- Verbesserung des Klimaschutzes
- Barrierefreier Zugang zu öffentlichen Einrichtungen geliefert.

Fördermittel

Um bei der längerfristigen Aufgabe, Schritt für Schritt die noch nicht ausreichend ausgestatteten Haltestellen zu verbessern, in einem überschaubaren Zeitraum ein gutes Stück weiter zu kommen, kann die Stadt Hilden Fördermittel des Landes in Anspruch nehmen, die speziell für die ÖPNV-Förderung bereitgestellt werden. Die Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW ist wie folgt strukturiert:

- Fördersatz Haltestellen-Ausstattung (Wartehalle) 85%, jedoch maximal 85% von 10.000 € = 8.500 € pro Haltestelle
- Fördersatz Haltestellen-Tiefbau (Umgestaltung Verkehrsfläche) 85%, jedoch maximal 85% von 10.000 € = 8.500 € pro Haltestelle
- Durch die Begrenzung auf die maximale Förderung von 17.000 € pro Haltestelle (85 % von 20.000 €) ergibt sich, dass Baukosten oberhalb von 20.000 € pro Haltestelle ausschließlich aus Eigenmitteln der Stadt aufgebracht werden müssen.
- Nur für „Zentrale Omnibusbahnhöfe“ gilt eine wesentlich höhere Obergrenze der Förderung.
- Das Bewilligungsverfahren wird vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zweistufig durchgeführt: zunächst wird ein Einplanungsantrag gestellt. Nach dessen Bewilligung folgt der Förderantrag, der zum Ende des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres eingereicht werden muss. Zu dem Förderantrag gehören u.a. die abgeschlossene Ausführungsplanung und der Beschluss über das Finanzierungskonzept.

Der Einplanungsantrag für die Jahre 2010 bis 2012 wurde bereits gestellt und im Juli 2009 bewilligt. Damit stehen Fördermittel in Höhe von voraussichtlich 442.550 € (bei Gesamtkosten von 731.000€) für diesen Zeitraum bereit, und können durch einen Förderantrag abgerufen werden, mit Abgabefrist zum Jahresende 2009.

Ausstattungs-Standard

Die Standard-Ausstattung für eine vollwertige Haltestelle soll folgende Merkmale erfüllen:

- Möblierung: Transparente Wartehalle mit Faltgiebeldach, beleuchteter Vitrine (für Fahrplan, Tarifinformation, Netzplan), Drahtgittersitzen, wobei der Umfang der Ausstattung auch abhängig ist von der Anzahl der einsteigenden Fahrgäste. Ist diese sehr gering, beschränkt sich die Ausstattung auf einen Haltestellenmast mit einfachem Fahrplanaushang und Papierkorb.
- Erhöhter Busbordstein, der so gut anfahrbar ist, dass der Bus mit der ersten und zweiten Tür nah an den Bordstein heranfahren kann. Die Regelhöhe soll 18 cm sein, damit Rollstuhlfahrer selbstständig einfahren können. Bei ungünstigen Verhältnissen kann sie reduziert werden. Ein Umbau bestehender Haltestellen erfolgt nicht, wenn die Borde bereits mindestens 15 cm hoch sind. Diese Bordsteinhöhe ist für die meisten Rollstuhlfahrer noch mit Einschränkungen überwindbar.
- Leitstreifensystem für Sehbehinderte und Plattierung des Ein- und Ausstiegsbereichs im schwarz-weißen Schachbrettmuster
- Hinzu kommen weitere Anforderungen an das Umfeld, wie die unkomplizierte und barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestelle.

Die Gestaltung soll dem „Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebs Straßen.NRW vom Mai 2009 entsprechen. Dieser ist als Anwendungsgrundlage für Hilden auch bereits mit dem Behindertenbeirat vereinbart.

Bestandsanalyse

Zu Anfang wurde eine Bestandsaufnahme der gegenwärtig 165 Bushaltestellen in Hilden durchgeführt, um für das Bushaltestellen-Ausbauprogramm die Prioritäten setzen zu können unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Mobilitätsbehinderte und die Gesamtheit der Fahrgäste, Erheblichkeit der bestehenden Mängel und Umsetzbarkeit der Verbesserungen.

Die Ergebnisse sind in 2 Stadtplan-Karten festgehalten, die verkleinert auf DIN A 3 beigelegt sind. Mit Punkten in den „Ampel-Farben“ grün (gut), gelb (mit Mängeln), rot (ungenügend) wird dort dargestellt, inwiefern die Haltestellen entsprechend ausgestattet sind:

- **Anlage 1:** Wartehallen
- **Anlage 2:** Barrierefreiheit. Die Punkt-Symbole sind unterteilt in die Barrierefreiheit für Gehbehinderte (äußerer Ring) und die Barrierefreiheit für Sehbehinderte (innerer Punkt).

(Hinweis: Berücksichtigt sind bereits die durch den Austausch von alten Plakatwand-Wartehallen im November/Dezember 2009 entstehenden Verbesserungen und die Umgestaltung Bahnhofsvorplatz 1. Bauabschnitt und die Erneuerung der Busbucht vor dem Fabry-Museum.)

Von ihrer Funktion her werden die bestehenden 165 Haltestellen wie folgt beurteilt:

- 28 Haltestellen haben besondere Bedeutung (Zentrum, Schulen, Bahnhöfe) und brauchen eine daran angepasste Ausstattung.
- Für 107 „normale“ Haltestellen gelten die Anforderungen an eine Standard-Haltestelle.
- 24 Haltestellen werden (fast) nur von Aussteigenden genutzt. Hier ist keine Wartehalle erforderlich.
- 6 Haltestellen werden nur minimal genutzt. Ihre Ausstattung hat keine Priorität.

Für die 165 Bushaltestellen sind 75 Haltestellen-Namen vergeben worden.

Einzelbetrachtung:

- 105 Haltestellen sind mit einer Wartehalle oder einem gleichwertigen Unterstand ausgestattet. 60 Haltestellen haben keinen Witterungsschutz.
- Überdachte Sitze haben 96 Haltestellen. Bei 28 Haltestellen sind die Bänke nicht witterungsgeschützt. Bei 41 Haltestellen gibt es keine Bänke.
- Beleuchtet sind nur 64 Wartehallen. Bei 56 Haltestellen gibt es eine beleuchtete Fahrplaninformationsvitrine. Bei den übrigen 109 Haltestellen ist der Fahrplanaushang am Haltestellenmast befestigt und bei Dunkelheit in vielen Fällen schlecht lesbar.
- Die Haltestellen müssen gut anfahrbar sein, damit der Bus so dicht am Bordstein halten kann, dass Rollstuhlfahrer den Spalt zwischen Bordstein und Bus überwinden können. Auch andere Mobilitätsbehinderte haben mit einem zu großen Spalt Probleme. Gut anfahrbar sind 108 Haltestellen. Bei 52 Haltestellen kann nur der vordere Teil des Busses nah an den Bordstein gefahren werden, zumeist handelt es sich um Buchten mit zu kurzer Einfahrt. 5 Haltestellen sind nicht anfahrbar, so dass der Bus auf der Fahrbahn stehenbleibt und die Fahrgäste in die Bucht laufen müssen.
- 56 Haltestellen liegen am Fahrbahnrand, hierzu gehören wenige „Buskaps“, bei denen die Wartefläche einen Parkstreifen unterbricht. Bei 109 Haltestellen hält der Bus in einer Bucht oder in einem Parkstreifen, wobei viele dieser Haltestellen nur für Standardbusse ausgelegt sind, obgleich Gelenkbusse eingesetzt werden.
- Bordsteine mit mindestens 15 cm Höhe haben nur 43 Haltestellen. Bei 96 Haltestellen beträgt die Bordhöhe 10 bis 14 cm. Bei 14 Haltestellen ist der Bord durchgehend niedriger als 10 cm. Innerhalb von 12 Haltestellen befinden sich Gehwegabsenkungen.
- Bei 128 Haltestellen gibt es keine taktilen Leitstreifen für Sehbehinderte. Leitstreifen haben nur 37 Haltestellen, davon 19 vollständig mit Längs- und Querband. Ein Schachbrettmuster gibt es an insgesamt 50 Haltestellen.

Aus der Bestandsanalyse folgt also, dass die meisten Bushaltestellen nicht alle Anforderungen erfüllen.

Prioritätensetzung

Aus dieser Bestandsaufnahme wurde eine Prioritätenliste für einen 3-Jahres-Zeitraum entwickelt. 3 Jahre deshalb, weil dies der maximale Zeitraum ist, über den mit einem einzigen Antrag eine Förderung erfolgen kann. Dies schließt nicht aus, dass nach Abschluss des 3-Jahres-Zeitraums für neue Maßnahmen dann wiederum eine (Anschluss-)Förderung erfolgen kann.

Bezogen auf den Projektumfang dieser 3 Jahre wurde ein Finanzvolumen ermittelt, welches:

1. in den einzelnen Jahren personell abwickelbar ist.
2. in den städtischen Finanzrahmen passen dürfte (knapp 100.000 €/Jahr).
3. eine Förderfähigkeit im Budgetrahmen des Zuschussgebers erwarten ließ.

Einzelheiten zu dem Programm sind aus folgenden Anlagen ersichtlich:

- **Anlage 3:** Übersichtsplan: Markierung der Einzelprojekte im Stadtplan
- **Anlage 4:** Übersicht Finanzierung (Tabelle, untergliedert in Gesamtkosten, Förderung, Eigenanteil investiv und Eigenanteil Aufwand jeweils für die Jahre 2010, 2011 und 2012)
- **Anlage 5:** Tabelle zur Beschreibung der Einzelprojekte in alphabetischer Reihenfolge (genannt werden jeweils die Mängel, die Maßnahmen und die Umsetzung)
- **Anlage 6:** Veränderungen (quantitative Darstellung des Ausstattungsstandards bezogen auf die Gesamtheit aller Haltestellen im Vergleich vorher-nachher)

Zusätzlich werden jeder Fraktion die Anlagen 1 bis 3 in nicht-verkleinerter Ausfertigung und zu jedem Einzelprojekt ein auf Luftbild-Foto gezeichneter Ausbauplan zur Verfügung gestellt.

Als vorrangig betrachtet werden die Haltestellen im Zentrum, an den Bahnhöfen und an den Schulen, weil sie für die meisten Fahrbeziehungen relevant sind, außerdem solche Haltestellen, die insbesondere von Senioren genutzt werden. 19 der 32 im Programm bis 2012 enthaltenen Haltestellen gehören in diese Kategorien.

Dann sollen alte Wartehallen ersetzt werden, die besondere Mängel aufweisen: Hierzu gehören die Hallen, deren zu schmales Dach keinen ausreichenden Regenschutz bietet und die auffälligen Hallen mit Plakatanschlag. Das betrifft die Standorte „Hoffeldstraße“, „Holbeinweg“, „Karnaper Straße“, „Schalbruch“, „Verzinkerei“ und „Westring“.

Die Haltestelle „Otto-Hahn-Straße“ wurde ausgewählt, weil sie für den Bus nicht anfahrbar ist und keinen Witterungsschutz besitzt.

Außerdem soll eine neue Haltestelle auf der Ellerstraße vor dem Möbelmarkt „Vonnahme“ eingerichtet und vollwertig ausgebaut werden.

Nicht berücksichtigt sind folgende wichtige Haltestellen im Umfeld des Zentrums:

- „Fritz-Gressard-Platz“ vor dem Fabry-Museum (784 → Benrath u.a.): Der Ausbau erfolgt im Zusammenhang mit einer Busbucht-Erneuerung durch den Landesbetrieb Straßen.NRW und ist für Ende 2009 geplant. Die Stadt Hilden übernimmt die Kosten für Bordstein und Gehweg aus den Straßenunterhaltungs-Mitteln für Barrierefreies Bauen.
- „Fritz-Gressard-Platz“ übrige Haltestellen: Vor allem bei der Haltestelle an der Einmündung Mittelstraße ist einerseits die Dringlichkeit besonders hoch, andererseits aber auch der Aufwand für die Umsetzung. Die Planung ist in Arbeit aber noch nicht abgeschlossen.

- „Gabelung“: Leitstreifen werden noch Ende 2009 aus den Straßenunterhaltungsmitteln für barrierefreies Bauen eingebaut. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte hier ein Fahrgastinformationssystem eingerichtet werden, wenn am Bahnhof Hilden hiermit ausreichend positive Erfahrungen gemacht worden sind. Ansonsten sind keine Maßnahmen erforderlich.
- „Hilden Süd S“ und „Talstraße / Hilden Süd S“: Hier werden 4 Buslinien untereinander und mit der S-Bahn verknüpft, daher hätte dieser Bereich hohe Priorität. Doch wäre es sinnvoller, den Gesamtbereich unter Einbeziehung der DB zu überplanen. Problematisch sind hier insbesondere die langen unübersichtlichen Umsteigewege zwischen der S-Bahn und verschiedenen Bushaltestellen sowie die Fahrgastinformation für die umsteigenden Fahrgäste, außerdem die nur als Notlösung eingerichtete Haltestelle vor der „Klinik am Park“, die unzureichende Dimensionierung der Bushaltebuchten auf dem Lindenplatz und die fehlende Querungshilfe auf der Richrather Straße. Eine Lösungsmöglichkeit könnte die Verlängerung der S-Bahn-Bahnsteige über die Kirchhofstraße sein, wenn dort zusätzliche Bahnsteigzugänge entstehen. Da bei einer solchen Lösung die Haltestelle auf der Kirchhofstraße vor der „Klinik am Park“ überflüssig würde, wird sie nicht in das Haltestellenausbauprogramm aufgenommen.
- „Krankenhaus“: Es fehlt noch die Planungsgrundlage für den Umbau der Verkehrsanlagen aufgrund des Krankenhaus-Neubaus. Eine Aufnahme in das Haltestellenprogramm ist derzeit nicht möglich, weil der Umgestaltungsaufwand noch nicht eingeschätzt werden kann. Allerdings wäre die barrierefreie Umgestaltung hier besonders dringlich.
- „Nove-Mesto-Platz“ Richtung Düsseldorf: Die Mängel sind weniger gravierend, daher wurden andere Haltestellen als vordringlicher eingestuft. Hier ist der Bord mit 13 cm etwas zu niedrig, ansonsten fehlen die Leitstreifen.

Stellungnahme:

Mit dem Behindertenbeirat der Stadt Hilden wurde das Programm besprochen und erläutert. Die Stellungnahme des Behindertenbeirats der Stadt Hilden (**Anlage 7**) liegt bei.

Als **Anlage 8** ist ergänzend die Einplanungsmitteilung des VRR beigelegt.

Horst Thiele