

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss und im Haupt- und Finanzausschuss ein „2. Ausbauprogramm barrierefreie Bushaltestellen“ mit Gesamtkosten von 2,32 Mio. €.

Diese werden bereitgestellt:

2018	-	30.000 €
2019	-	490.000 €
2020	-	780.000 €
2022	-	1.020.000 €

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Einplanungs- und Förderanträge zu stellen.

Erläuterungen und Begründungen:**1. Kurzzusammenfassung**

- Die Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV wird gesetzlich bis 1.1.2022 gefordert.
- Eine Verlängerung dieser Frist ist unter bestimmten Bedingungen möglich. Mit Zustimmung des Behindertenbeirats schlägt die Verwaltung vor, davon Gebrauch zu machen.
- Für die Barrierefreiheit an Bushaltestellen ist im Regelfall die Stadt Hilden zuständig.
- Der umzusetzende technische Umfang der Barrierefreiheit der Bushaltestellen ist im aktuellen Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann festgelegt.
- Es müssen noch 75 Haltestellen in unterschiedlichem Umfang angepasst werden.
- Das Bauprogramm ist grundlegend mit dem Behindertenbeirat abgestimmt. Es soll im Zeitrahmen ab 2018 bis Ende 2023 umgesetzt werden.
- Nach den aktuellen Richtlinien des VRR gibt es dafür grundsätzlich Fördermittel.
- Das hier zur Beschlussfassung vorgelegte 2. Ausbauprogramm (ein erstes Projekt hatte es schon für den Zeitraum 2010-2012 gegeben) umfasst alle noch von der Stadt Hilden umzubauenden Haltestellen.
- Die Gesamtkosten liegen bei 2,32 Mio. €, wobei Fördermittel in Höhe von 1,125 Mio. € erwartet werden.

2. Ausgangslage

In enger und konstruktiver Abstimmung mit dem Behindertenbeirat Hilden verfolgt die Verwaltung u.a. im Straßen- und Verkehrsbereich schon seit Jahren eine kontinuierliche Verbesserung im Aufgabenfeld der Barrierefreiheit. So sind z.B. im Produkt 120101 „Verkehrsflächen und Brücken“ im Haushalt 2017 in der Straßenunterhaltung 70.000€ (s. dort Erläuterung zu Teilposition 13) für diesen Bereich eingeplant.

Eingesetzt werden die Mittel vorrangig für Bordsteinabsenkungen, Blindenleitsysteme oder Ausstattungen von Ampeln mit Blindenleitsystemen und ähnliche punktuelle Maßnahmen. Dies erfolgt jeweils in Abstimmung oder nach Wünschen des Behindertenbeirates bzw. von Bürgerinnen und Bürgern.

Im Bereich des ÖPNV gibt es gesplittete Verantwortlichkeiten zum Thema Barrierefreiheit. Während die Verkehrsgesellschaften für den Einsatz barrierefreier Busse verantwortlich sind, gehört der Haltestellenbereich der Busse in den Verantwortungsbereich der Kommune. Dies allerdings ohne die Bereiche dynamische Fahrgastinformationssysteme (Verkehrsgesellschaft Hilden) und Fahrplandarstellung (Rheinbahn), sowie die Haltestellenbereiche außerorts an Bundes- und Landesstraßen (Landesbetrieb Straßen NRW).

Für die Barrierefreiheit der Bushaltestellen hat es bereits vor einigen Jahren ein Schwerpunktprojekt in enger Abstimmung mit dem Behindertenbeirat gegeben. In den Jahren 2010-2012 wurde eine Reihe von Haltestellen barrierefrei umgestaltet und mit ggfls. mit Wartehallen versehen. Mit Beschluss des STEA/Rat (9.12.+16.12.99) auf Grundlage der SV 66/005 wurden hierzu 731.000€

bewilligt. Die Stadt erhielt dazu Zuschüsse des VRR in Höhe von 441.000€.

Mit diesem ersten Ausbauprogramm konnte aber nur ein Teil der Bushaltestellen umgestaltet werden. Es wurde bereits damals darauf hingewiesen, dass weiterer Ausbaubedarf besteht. Bei 75 Bushaltestellen in städtischer Zuständigkeit gibt es in unterschiedlichem Umfang noch Umbauebedarf zur Erfüllung der Barrierefreiheitsanforderungen.

Da sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen und parallel auch Fachplanungen weiterentwickelt haben, ist es an der Zeit, sich wieder mit der Thematik „Barrierefreiheit ÖPNV“ als Schwerpunktaufgabe zu befassen. Dies naturgemäß neben der o.a. weiterlaufenden „normalen“ Bearbeitung des Gesamtthemas.

3. Gesetzliche Grundlagen

Um technische, finanzielle und terminliche Rahmenbedingungen eines weiteren Ausbauprogramms sachgerecht festzulegen, ist es erforderlich auf die gesetzlichen Grundlagen einzugehen. In nachfolgenden Gesetzen gibt es wesentliche Festlegungen zur Thematik:

3.1 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) (2002, novelliert 2016)

-§ 4 Barrierefreiheit

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

-§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr

Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

3.2 Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen - BGG NRW) (2003, novelliert 2016)

-§ 7 Barrierefreiheit in den Bereichen Anlagen und Verkehr

Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel sowie sonstige Anlagen im Sinne von § 4 Absatz 2 sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten

3.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (1961, novelliert 2016)

-§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan (NVP). Der Nahverkehrsplan hat 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. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

3.4 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (1995, novelliert 2016)

-§ 8 Nahverkehrsplan

Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung

des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf.

-§ 9 Aufstellungsverfahren

Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

4. Was ist eigentlich Barrierefreiheit?

Eine Definition, was darunter im Bereich der Bushaltestellen zu verstehen ist, muss zwingend erfolgen, um eine Festlegung zu Projektumfang und –ziel treffen zu können. In den o.a. Gesetzen gibt es dazu keine konkreten Ausführungen.

Allerdings gibt das PBefG mit dem 1.1.2022 einen Termin zur Barrierefreiheit vor und verweist inhaltlich auf den jeweiligen Nahverkehrsplan (NVP) der Gebietskörperschaft.

Für den Kreis Mettmann gibt es einen aktuellen Nahverkehrsplan aus 2014, welcher auch in den politischen Gremien der Stadt Hilden beraten worden ist. Insofern wird dieser als Grundlage für die technischen Festlegungen herangezogen.

Dazu wird dort ausgeführt:

Im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zum Bahnsteig bzw. zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Einstieg in das bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren gelegt.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG NRW alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung

Im NVP sind folgende Ausstattungsmerkmale fixiert:

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Haltestellenausstattung

Der Kreis Mettmann definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bus-Haltestellen. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die Aussagen des novellierten PBefG im Hinblick auf die Anforderungen zur Barrierefreiheit³⁰ sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der kreisangehörigen Städte entsprechend zu berücksichtigen.

Die Haltestellen der Stadtbahn-Linie 712 in Ratingen werden in der Haltestellenkategorisierung nicht berücksichtigt, da diese 2010 nach den üblichen Stadtbahnstandards ausgebaut worden sind und ein Bau weiterer Stadtbahnstrecken nicht ansteht.

Die nachfolgend definierten Anforderungen basieren auf der Richtlinie des VRR („Haltestellenausstattung im VRR“ Stand: 10.02.2012), welche dem VRR als Bemessungsgrundlage bei der Bearbeitung von Förderanträgen dient.

Vom Kreis Mettmann werden ergänzende Empfehlungen formuliert:

In Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR werden zur weiteren Differenzierung zwei zusätzliche Haltestellen-Kategorien definiert (Kategorie „A“ und Kategorie „D“, s. u.).

Die Bus-Haltestellen werden in folgende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert:

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung³¹
- B: Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 1“ in der VRR-Richtlinie)
 - Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 2. und 3. Ordnung³¹
 - Bus-Haltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)
 - Bus-Haltestellen in Stadtteilzentren
 - Bus-Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- C: Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 2“ in der VRR-Richtlinie)
 - Bus-Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- D: Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
 - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neu- und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

In Anlehnung an die Richtlinie des VRR werden nachfolgende drei Verbindlichkeitsstufen vorgesehen.

- erforderliche Ausstattung
- grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)
- situationsbedingt anzustrebende Ausstattung

³¹ Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV/ S-Bahn mit mindestens vier Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens fünf Buslinien sowie mindestens 1.000 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand z. B. Langenfeld S, Ratingen Mitte, Velbert Postamt, Mettmann Jubiläumsplatz, Mettmann Stadtwald)
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV/ S-Bahn mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 500 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand z. B. Erkrath Hochdahl S, Langenfeld Berg-hausen S, Velbert Neviges/Markt Bf)
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Nebenumsteigepunkte (im Bestand z. B. Ratingen Horn-berg, Dorfstraße)

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition:				
■ erforderliche Ausstattung				
□ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
□ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
4. Barrierefreiheit				
stufenfreier Zugang zum Bussteig	■	■	■↑	□
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■↑	■↑	□
Taktils Leitsystem	■	■↑	□	□
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	■ ³⁸	□↑	□	

Tabelle 17: Ergänzende Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen aus Sicht des Kreises Mettmann

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input checked="" type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) <input type="checkbox"/> situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
I. Barrierefreiheit				
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ³⁹ (Bordhöhen: 18 cm ⁴⁰)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2,50 m Standardtiefe (2,00 m Mindesttiefe) der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung) ⁴¹			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) ^{42,43}	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld ⁴⁴)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vollständiges taktils/ optisches Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (Aufmerksamkeitsfelder/ Einstiegsfeld, einheitl. System von Auffangstreifen, farblich kontrastierend)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input checked="" type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) <input type="checkbox"/> situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
Auffangstreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Quelle NVP S. 62-68

Als Entwicklungsziele formuliert der NVP:

Die Anforderung hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen und -systemen ist auf die Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)111 vom 1. Mai 2002 zurückzuführen. Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten.

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung). Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem

01.01.2013 in § 8 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP.

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. In der nachfolgenden Tabelle sind zur Gestaltungsanforderungen der ÖPNV Infrastruktur dargestellt (Hinweis: Es sind nur die Punkte aufgeführt, welche den Aufgabenbereich der Stadt betreffen):

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn bzw. Bussteigkante • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten

<i>Kleinwüchsige Personen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
<i>Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen • ausreichende Bewegungsflächen
<i>Personen mit Gleichgewichtsstörungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden

Leitziel des Kreises Mettmann ist es, die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet

- unter Berücksichtigung des bestehenden Ausbaustandards im Status Quo,
- langfristig (über den 01. Januar 2022 hinaus)
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess,
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund wird für den mittelfristigen Planungshorizont (gem. § 8 PBefG bis zum 01.01.2022) im NVP des Kreises Mettmann die Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ definiert. Grundlage bilden hierzu die in Kapitel 2.2.2 „Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr““ unter Punkt 3 aufgeführten Qualitätsstandards für Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation.

Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Kreis Mettmann

Der Kreis Mettmann verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Städten bzw. Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ (Hinweis s.o.). Hiermit verbunden ist im Sinne o.g. Leitziels die Schaffung

- eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet
- unter Bereitstellung von barrierefreien Informationen im Verlauf der gesamten Wegekette.

Mit den Festlegungen des NVP unterstützt der Kreis Mettmann die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV...

Priorisierung nachfragestarker bzw. auf bedeutsamer Haltestellen:

Im Bereich des Infrastrukturausbaus empfiehlt der Kreis Mettmann den Städten bzw. den Straßenbaulastträgern - auch vor dem Hintergrund der allgemein angespannten Haushaltssituationen vor Ort - den Schwerpunkt auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer (spezieller) Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen. Hierzu sollen z. B. Prioritätenlisten erstellt werden. Der Kreis wird im Rahmen seiner Koordinierungsrolle darauf hin wirken, dass die Behindertenvertreter bei der Erstellung bzw. Umset-

zung der Prioritätenlisten beteiligt werden.

Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ :

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den Städten bzw. den Straßenbaulastträgern sind gem. § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen von der im PBefG geforderten, und bis zum 1. Januar 2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“, künftig festzulegen und zu begründen. Der Kreis Mettmann sieht mit den Vorgaben im Hinblick auf die Fahrzeuganforderungen und der Erstellung eines Haltestellen-Baukasten-Systems sowie mit der durchgeführten Abstimmung mit den Behindertenvertretern seine Aufgabe der Definition von Ausnahmen von der Vorgabe zur vollständigen Barrierefreiheit gemäß PBefG als ausreichend erfüllt an (vgl. Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4 Ausnahme der Niederflurtechnik bei Bestandsfahrzeugen für Einsatz im Verstärkerverkehr; Kapitel 2.2.2, Punkt 3.5 Ausnahme der Barrierefreiheit für Bus Haltestellen der Kategorie D mit sehr geringer Verkehrsbedeutung (< 50 Ein und Aussteiger pro Tag)). Entsprechend Kapitel 2.2.2, Punkt 3.8 informieren die kreisangehörigen Städte den Kreis Mettmann jährlich über den Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus, sowie weitere ÖPNV-relevante Infrastrukturmaßnahmen vor Ort.

Im Rahmen der weiteren Umsetzung / Realisierung der Barrierefreiheit im kreisangehörigen Raum wird zu gegebener Zeit eine Gesamtschau bzw. Bestandsaufnahme erforderlich werden. Ggf. dann erforderlich werdende Ausnahmetatbestände werden zwischen den Beteiligten zu gegebener Zeit vereinbart. Diese Festlegungen werden frühzeitig mit den Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten abgestimmt und vom Aufgabenträger als verbindliche Ergänzung des NVP beschlossen.

Quelle: NVP S. 202-207

5. Vorgehensweise der Stadt Hilden

Unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und Definitionen, der Festlegungen im NVP und der städtischen Zuständigkeiten wurde ein Bauprogramm entwickelt.

5.1 Bauprogrammumfang

Wie schon angesprochen, liegt der Aufgabenbereich der Stadt in der Sicherstellung der Barrierefreiheit der Haltestellenverkehrsfläche, soweit sie insgesamt für diese verantwortlich ist. Dies bedeutet im Wesentlichen:

- Anfahrbarkeit der Haltestelle für die Busse so, dass nur ein geringer Spalt zwischen Bus und Bordstein verbleibt
- Bordsteinhöhen an der Haltestelle so, dass nur ein geringer Höhenunterschied zwischen Busein-/ -ausstieg und Haltestelle verbleibt
- Leiteinrichtungen für Sehbehinderte
- stufenfreier Zugang zur Haltestelle

Alle Haltestellen wurden dahingehend untersucht, ob und inwieweit die vorgenannten Kriterien erfüllt werden oder nicht. Eine Haltestellengesamtübersicht ist als Anlage 1 beigefügt. Die identifizierten Haltestellen mit Umbaubedarf wurden ergänzend auf ihre Fahrgastzahlen hin betrachtet. Dies deshalb, weil der NVP festlegt, dass Haltestellen mit sehr niedrigen Fahrgastzahlen nicht barrierefrei sein müssen. Dazu wurden Fahrgastzahlen des NVP sowie der Rheinbahn und ergänzend eigene örtliche Kenntnisse herangezogen.

Weiterhin bleiben die Haltestellen im Verantwortungsbereich des Landesbetriebs (s. Kap. 2) ebenfalls außen vor. Es handelt sich insgesamt um 19 Stück (s. Anlage 4). Der Landesbetrieb wird daher über die Situation informiert und aufgefordert, die Haltestellen auch entsprechend der gesetzlichen Grundlage anzupassen.

Insgesamt ergibt die Auswertung einen Umbaubedarf an 75 Haltestellen. Wobei der Umbauaufwand jeweils unterschiedlich ist. Die so identifizierten Haltestellen sind in der Anlage 2 aufgelistet. Aus der Liste ergibt sich auch der wesentliche Umbaubedarf zum Thema Barrierefreiheit. Die Anlage 4 gibt eine Übersicht über alle Haltestellen mit und ohne Umbaubedarf.

Wie schon im 1. Ausbauprogramm (2010-2012) sind außerhalb der Thematik Barrierefreiheit bei Bedarf auch noch Wartehallen und/oder Sitzgelegenheiten vorgesehen. Derzeit wird von einem Bedarf an max. 20 Haltestellen ausgegangen.

5.2 Kosten des Bauprogrammes

Wegen des Bauprogrammumfanges ist es nicht möglich, schon zum jetzigen Zeitpunkt detaillierte Planungen als Grundlage für Kostenberechnungen zu erstellen. Wie schon im 1. Ausbauprogramm wird daher ein Mittelwert pro Haltestelle aus Kostenkennwerten festgelegt. Dies entspricht auch der Vorgehensweise beim damaligen Bauprogramm. Dabei kommt unterstützend hinzu, dass von damals entsprechende Baukostenerfahrungen vorliegen.

Es wird mit mittleren Baukosten von 30.000€ kalkuliert. Um die Projektkosten so gering wie möglich zu halten, soll die Planung und Bauleitung generell mit eigenem Personal des Tiefbau- und Grünflächenamtes erfolgen. Dies auch, da solche Kosten nicht separat förderfähig sind. Nur bei einzelnen komplizierten Haltestellen an Bundes-/Landesstraßen wird ein externes Planungsbüro hinzugezogen. Dies auch vor dem Hintergrund der notwendigen Beteiligung des Landesbetriebs. Für solche Zwecke sind 70.000€ einkalkuliert.

Insgesamt ergeben sich damit Projektkosten von 2.320.000€.

Nach den aktuell geltenden Richtlinien des VRR werden solche Maßnahmen gefördert. Danach gibt es Fördermittel für die Verkehrsflächenherstellung in Höhe von 90% der Kosten, max. jedoch 15.000€ und für Ausstattung (Wartehalle) max. 10.000€.

Vorsichtig kalkulierend wird derzeit insgesamt von 15.000€ pro Haltestelle an Förderung ausgegangen. Dies ergibt insgesamt Fördermittel von 1.125.000€.

Diese Ansätze werden Grundlage für die Haushaltsplanung und die Förderantragstellung. Die Verteilung der Kosten und Erlöse auf die Bauprogrammlaufzeit sind in der Anlage 3 dargestellt.

5.3 Terminplanung zum Bauprogramm

Wenn man sich:

- die Projektgröße,
- die städtischen Personalkapazitäten,
- die haushaltstechnischen Möglichkeiten,
- die voraussichtlich zur Verfügung stehenden Förderbudgets und
- die Projektvorlaufzeiten

vor Augen führt, wird deutlich, dass eine Projektlaufzeit von mehreren Jahren erforderlich ist.

Ausgangspunkt für die Terminplanung ist die Fördermittelbeantragung. Dies erfolgt in einem 2-stufigen Verfahren. In einem Einplanungsantrag sind dem VRR die Mittelbedarfe mitzuteilen. Dies muss im Frühjahr erfolgen und ist daher bis April 2018 vorgesehen. Im Regelfall teilt der VRR bis Ende des Jahres mit, ob die Mittel grundsätzlich zur Verfügung stehen. Der Förderantrag würde dann voraussichtlich im Dezember 2018 gestellt werden, wobei dann bis April 2019 mit dem Förderbescheid gerechnet wird.

Da nach derzeitigem Kenntnisstand Förderungen nur einen Zeitraum von max. 3 Jahren abdecken, wird das gesamte Bauprogramm auf 2 Förderzyklen aufgeteilt. Insofern wird in 2021 ein weiterer Einplanungs- und Förderantrag gestellt.

Die Verteilung der umzubauenden Haltestellen auf die Baujahre erfolgte nach folgenden Kriterien:

- Fahrgastzahlen
- Nähe der Haltestellen zu wichtigen Zielen mobilitätseingeschränkter Personen
- Vorschläge des Behindertenbeirats
- Planungs- und Abstimmungsaufwand (Landesbetrieb Straßen NRW)
- Personalkapazität

Es wurde daraus ein Bauprogramm mit im Mittel 15 Haltestellenumbauten / Jahr entwickelt. Dies berücksichtigt auch die Erfahrungen aus dem 1. Ausbauprogramm. Die Bauzeit umfasst den Zeitraum 2019-2023. Die Verteilung der Haltestellen auf die Baujahre ist in der Anlage 2 dargestellt.

In der Anlage 3 ist die geplante zeitliche Projektabwicklung und die Kosten- und Erlösplanung dargestellt. Ergänzend ist noch ein Haltestellenübersichtsplan als Anlage 4 beigelegt.

Alle Planungsgrundlagen, sowohl in Fragen der Priorisierungsreihenfolge der Haltestellen sowie auch der Gesamtbauzeit, wurden dem Behindertenbeirat zur Verfügung gestellt, erläutert und abgestimmt. Der Behindertenbeirat hat sowohl der Programm als auch der Überschreitung der Zielfrist des Gesetzgebers zur Barrierefreiheit (1.1.2022) mit Mail vom 25.7.2017 (Anlage 5) zugestimmt. Die dort vorgeschlagene Aufnahme von einzelnen weiteren Haltestellen in eine Prioritätsstufe 1 wurde geprüft. Soweit die Zuständigkeit der Stadt gegeben ist und es technisch / zeitlich (Hinweis: Abstimmungsbedarf Landesbetrieb Straßen NRW) realisierbar schien, wurde dem Wunsch des Behindertenbeirats gefolgt.

Wenn die Planung wie vorgeschlagen beschlossen werden sollte, würde dem Kreis Mettmann als Träger des NVP noch über das Bauprogramm und die zeitliche Verlängerung bis Ende 2023 berichtet. Mit der diesbezüglichen Aufnahme in die nächste Aktualisierung des NVP wäre die Vorgehensweise der Stadt Hilden auch rechtlich einwandfrei.

gez. Birgit Alkenings

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120101	Verkehrsflächen
Investitions-Nr. / -bezeichnung:		
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe	x
		freiwillige Leistung (hier ankreuzen)

**Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt (Entwurf HH 2018):
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2018	1201010010	521151		30.000
2019	1201010010	521151		490.000
2019		448400		150.000
2020	1201010010	521151		780.000
2020		448400		205.000
2021	1201010010	521151		0
2021		448400		260.000
2022	1201010010	521151		1.020.000
2022		448400		170.000
2023	1201010010	521151		0
2023		448400		340.000

**Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)

ja

nein

X (VRR)

(hier ankreuzen)

Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.
Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)

Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?

ja

nein

(hier ankreuzen)

(hier ankreuzen)

Finanzierung/Vermerk Kämmerer

**Die Ansätze sind im Entwurf 2018 enthalten!
Gesehen Klausgrete**