

Eitorf, den 04.08.2014

Amt 60.1 - Bauverwaltung, Planung, Umwelt, Liegenschaften

Sachbearbeiter/-in: Tobias Engels

Bürgermeister

i.V.

Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen und Verkehr

02.09.2014

Tagesordnungspunkt:

Barrierefreier Um-/Ausbau der Bushaltestellen gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG); Konzept

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Gesamtkonzept bezüglich eines barrierefreien Um- bzw. Ausbaus aller im Gemeindegebiet vorhandener ÖPNV-Haltestellen (Bus) erstellen zu lassen und entsprechende Haushaltsmittel in den Jahren 2015/2016 vorzusehen.

Begründung:

Vorbemerkungen

Seit dem Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) am 01.01.2013 sind die zuständigen Aufgabenträger (Rhein-Sieg-Kreis) verpflichtet, in ihren Nahverkehrsplänen (NVP) darzustellen, wie eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist.

Im NVP, also durch den Aufgabenträger, werden „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“ definiert. (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG).

Im Zusammenhang mit der Novellierung 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 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG).

Vorarbeiten des Rhein-Sieg-Kreises

Diesem Hintergrund geschuldet hat der RSK am 30.10.2013 erstmalig eine Sitzung des neu eingerichteten Arbeitskreises „Barrierefreiheit nach dem neuen PBefG“ abgehalten, bei dem erste Überlegungen hinsichtlich kreisweiter, einheitlicher Rahmenvorgaben zusammengetragen wurden. Der Arbeitskreis setzt sich aus Vertretern der Kreisverwaltung (Planungsamt, Straßenverkehrsamt, Behindertenbeauftragte), der Verkehrsunternehmen, Vertretern zweier Kommunen (links- und rechtsrheinisch) sowie Ansprechpartnern von kreisweiten Behindertenverbänden zusammen.

Bei einer am 09.04.2014 stattgefundenen Sitzung wurden im weiteren Verlauf Vorschläge diskutiert,

wie die erarbeiteten Rahmenvorgaben umgesetzt werden sollen.

In dem entwickelten Leitfadens, der als Diskussionspapier im Juni 2014 allen beteiligten Kommunen zur Verfügung gestellt wurde, werden die erarbeiteten Rahmenvorgaben sowie eine strukturierte Vorgehensweise erläuternd dargestellt.

Eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV umschließt zum einen den Gesichtspunkt der Infrastruktur (Haltestellen und Zuwegung) und zum anderen die Fahrzeuge, den Fahrbetrieb, den Service sowie Kundeninformationen. Die Bereiche Fahrzeuge, Service und Kundeninformation liegen dabei in der Regel in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Einzelheiten hierzu werden in gesonderten Vereinbarungen mit den Unternehmen geregelt.

Zunächst liegt der Schwerpunkt demnach auf dem Ausbau der Haltestellen. Die Städte und Gemeinden tragen hierbei die Baulast für den Aus- bzw. Umbau von Haltestellen an kommunalen Straßen sowie an Ortsdurchfahrten an klassifizierten Straßen.

Um eine strukturierte und bürgerorientierte Vorgehensweise zu garantieren, hat deshalb eine Kategorisierung aller im Gemeindegebiet vorhandener Haltestellen zu erfolgen. Die Kategorien (Nr. 1 bis 5) und deren Merkmale wurden vorab von der Arbeitsgruppe definiert:

Kategorie 1

Verknüpfungspunkte (gemäß Nahverkehrsplan) + Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und sehr hoher Fahrgastnachfrage (Summe der Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung > gleich 100).

Kategorie 2

Haltestellen mit regelmäßigem Angebot (Mo-Fr mindestens Stundentakt) und hohem Ausbaubedarf unabhängig von der Fahrgastnachfrage (individuelle Beurteilung, z.B. fehlende Aufstellflächen, unsichere Querungen oder besondere Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte/Ältere Menschen im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle).

Kategorie 3

Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung > gleich 50 und < 100).

Kategorie 4

Haltestellen mit unregelmäßigem Angebot und /oder niedriger Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung <50).

Kategorie 5

Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden sollen.

Eine bereits stattgefundenen vorläufigen Zuordnung der einzelnen Haltestellen wurde von Seiten des RSK auf der Grundlage der Ergebnisse der VRS- Fahrgasterhebung aus dem Jahre 2009 vorgenommen. Eine solche Kategorisierung ist erforderlich, um den hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand auf mehrere Jahre zu verteilen. Die Investitionen sollen zuerst dort erfolgen, wo der größte Nutzen für die Fahrgäste erzielt werden kann.

Für den Haltestellenaus- bzw. neubau wurden Mindestanforderungen festgelegt. Darüber hinaus wurden für die einzelnen Kategorien jeweils unterschiedliche Ausstattungsmerkmale definiert.

Mindestausstattung:

- Erhöhter Bordstein (18 cm)
- Leitstreifen zur Orientierung für Sehbehinderte
- Einstiegsfeld zur Markierung der Position für den Einstieg
- Führung der Leitstreifen bis zur nächsten Querungshilfe
- Zugang zur Haltestelle mit einer durchgängigen Durchgangsbreite von mind. 1,50m

Ausstattungsmerkmale für Kategorie 1:

- Mindestausstattung sowie
- Aufstellfläche von mind. 2,50m
- akustische Informationen

- dynamischer Abfahrtsanzeiger
- ausreichende Beleuchtung
- überdachte Wartehäuschen ohne Beeinträchtigung der Bewegungsflächen für Fußgänger und Rollstuhlfahrer / Fahrgäste mit Rollator
- Sitzgelegenheiten (ggfs. mit Lehne und Armstützen)
- Zusätzlich sollen die zentralen Verknüpfungspunkte möglichst mit Toilettenanlagen ausgestattet werden.

Ausstattungs-elemente für Kategorie 2:

- Mindestausstattung

Bei Nähe zu einer besonderen Einrichtung für Ältere oder Mobilitätseingeschränkte darüber hinaus folgende Ausstattungselemente

- Aufstellfläche mind. 2,50m
- ausreichende Beleuchtung
- überdachte Wartefläche ohne Beeinträchtigung der Bewegungsflächen für Fußgänger und Rollstuhlfahrer / Fahrgäste mit Rollator
- Sitzgelegenheiten (ggfs. mit Lehne und Armstütze)

Ausstattungs-elemente Kategorie 3:

- Mindestausstattung sowie
- Aufstellfläche mind. 2,50m
- ausreichende Beleuchtung
- überdachte Warteflächen ohne Beeinträchtigung der Bewegungsflächen für Fußgänger und Rollstuhlfahrer / Fahrgäste mit Rollator
- Sitzgelegenheiten

Ausstattungs-elemente Kategorie 4:

- Mindestausstattung

Ausstattungs-elemente Kategorie 5:

- entfällt (Haltestellen, die bis auf weitere nicht ausgebaut werden sollen)

Weitere Vorgehensweise der Gemeinde Eitorf

Ausgehend von dem oben Gesagten sind daher alsbald folgende Arbeiten erforderlich:

- a) Erfassung aller in die Baulast der Gemeinde fallenden Haltestellen (liegt vor).
- b) Zuordnung je nach Angebot und aktueller Nachfrage in die entsprechende Kategorie: Hierzu liegen Zahlen aus 2009 vor, die aktualisiert werden müssen.
- c) Feststellung und Beschreibung des baulichen Zustands, der erforderlichen Anpassungs-/ Sanierungsarbeiten und nötiger Ausstattung
- d) Erstellung einer Haltestellen- und Kategorie bezogenen Kostenschätzung.
- e) Anfertigen und Stellen des Förderantrags mit allen erforderlichen Unterlagen

Bei b) können sich gemeindebezogen Änderungen im Hinblick auf die bereits vom RSK vorgenommene vorläufige Einteilung ergeben (z.B. Haltestelle aus Kategorie 4 „verschieben“ nach Kategorie 3 oder nach Kategorie 5).

Das Konzept würde dann, also vor e) dem Ausschuss bzw. Rat zum Maßnahmebeschluss vorgelegt werden. Die endgültige Zuordnung zu den einzelnen Kategorien sowie die damit in Verbindung stehenden Baumaßnahmen wie auch die Festlegung einer Zeitschiene würden dann mit dem Maßnahmebeschluss erfolgen.

Zur Erstellung des beschriebenen Konzepts ist die Beauftragung eines Fachbüros erforderlich. Die dazu erforderlichen Mittel müssen neben den Baukosten im Haushaltsansatz berücksichtigt werden. Sofern das Konzept umgesetzt und förderfähig ist, gilt dies auch für die Planungskosten. Vom RSK wurde mitgeteilt, dass momentan eine bis zu 90 prozentige Fördermöglichkeit für den Ausbau der Haltestellen durch den Nahverkehr Rheinland (NVR) bestehe. Es ist ratsam, diese hohe Förderquote bald zu nutzen, weil nicht sicher ist, ob sie in Zukunft in der Höhe bestehen bleibt.

Daher ist es wichtig die Identifikation und Kategorisierung der Haltestellen schnellst möglich abzuschließen, um dem NVR ein förderfähiges Gesamtkonzept vorlegen zu können. Im Hinblick auf einen möglichen Doppelhaushalt sind eine Veranschlagung der Planungskosten in 2015 und eine gleichmä-

ßige Aufteilung der Baukosten auf die Haushaltsjahre 2015 bis 2022 (gesetzliche Frist) geplant, zeitlich und den zur Verfügung stehenden Mitteln nach Rang der Kategorien gestaffelt. Nach erster grober Schätzung wären bei Umrüstung aller ca. 45 Haltestellen in der Baulast der Gemeinde rund 1 Mio. € anzusetzen, somit ein Eigenanteil der Gemeinde von 100.000 €. Mit Fortgang des Planungsauftrags kann dieser Wert sukzessive präzisiert werden.