

Beschlussvorlage

bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Christian Jutzler

0761/201-4582

03.10.2016

Barrierefreiheit im ÖPNV

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	16.11.2016		X	X	
VV	07.12.2016	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

1. Der Sachstandbericht zur Barrierefreiheit im ÖPNV wird zur Kenntnis genommen
2. Dem Konzept zur Kategorisierung von Bushaltestellen sowie zur Festlegung von Ausbaustandards entsprechend der Anlage 2 wird als Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) zugestimmt.

Anlagen:

1. Übersicht der Ergebnisse der Haltestellenerfassung
2. Konzept zur Kategorisierung von Bushaltestellen sowie zur Festlegung von Ausbaustandards im Bereich des ZRF

Begründung

1. Ausgangslage

In den Drucksachen ZRF-bA/VV 2014.011, ZRF-bA/VV 2015.003 sowie ZRF-bA/VV 2016.001 wurden jeweils kurze Sachstandsberichte vorgelegt und das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV erläutert.

Im Folgenden wird der bisherige Prozess noch einmal vollständig dargestellt und die bislang vorliegenden Ergebnisse erläutert. Die Ausführungen zum Beteiligungsprozess und den Arbeitsfeldern beziehen sich dabei ausschließlich auf die Bushaltestellen im Verbandsgebiet des ZRF. Für die Haltestellen des Schienenverkehrs bestehen bereits entsprechende Vorgaben und Standards, die von den verantwortlichen Infrastrukturunternehmen auf Grundlage einschlägiger Regelwerke entwickelt und mit Organisationen und Verbänden potenziell Betroffener abgestimmt wurden. Bei den Haltestellen des regionalen Eisenbahnverkehrs und bei den regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken erfolgt der Neu- bzw. Umbau der Haltestellen im Rahmen des Konzeptes Breisgau-S-Bahn 2020.

2. Gesetzliche Grundlage

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (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 (PBefG § 8 Abs. 3).

Im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit müssen dabei neben der Infrastruktur und den Fahrzeugen auch die Information und der Service im ÖPNV auf die Barrierefreiheit überprüft werden (siehe 11.).

3. Grundlagen des Beteiligungsprozesses

Der ZRF ist dementsprechend gesetzlich für die Rahmenplanung zur Barrierefreiheit zuständig. Er ist allerdings nicht zugleich Straßenbulasträger und somit auch nicht für den Ausbau der Haltestellen des Regional-, Stadtbus und Stadtbahnverkehrs und die Finanzierung entsprechender Maßnahmen verantwortlich.

Der NVP des ZRF für die Jahre 2014 – 2017 sieht für die Barrierefreiheit im ÖPNV einen Prüfauftrag vor, in dessen Rahmen mit Behindertenvertretern, Verkehrsunternehmen sowie den jeweils zuständigen Bulasträgern die Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe geklärt werden sollen.

Die Aufgabe des ZRF bei der Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe besteht in der Moderation und Abstimmung des notwendigen fachlichen Prozesses mit Betroffenen bzw. deren Verbänden und den jeweiligen Bulasträgern sowie den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Hierzu wurde vom ZRF eine regionale Arbeitsgruppe „Barrierefreier ÖPNV“ initiiert, die sich aus den Behindertenvertretern, den Verkehrsunternehmen sowie Straßenbulasträgern (RP und Landkreise) zusammensetzt und die sich seit 2014 mehrmals im Jahr trifft.

Als zuständige Straßenbaulasträger für die höherklassifizierten Straßen innerorts und alle Gemeindestraßen wurde den Städten und Gemeinden im Verbandsgebiet im Jahr 2015 an vier Terminen eine Informationsveranstaltung angeboten. In dieser wurde über die Erfassung aller Haltestellen informiert und die Formulierung gemeinsamer regionaler Ausbaustandards diskutiert.

4. Arbeitsfelder und -schritte

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses erfolgte eine Verständigung auf folgende Arbeitsfelder und –schritte:

1. eine umfassende Bestandsaufnahme von Infrastruktur und Betrieb,
2. die Definition von Standards zur Barrierefreiheit,
3. die Abschätzung, der mit einer Umsetzung verbundenen Kosten sowie
4. eine Maßnahmen- und Umsetzungsplanung.

Mit der Bestandsaufnahme sollte der Zustand aller Bushaltestellen in der Region im Hinblick auf die geforderte Barrierefreiheit im Verbandsgebiet in einem Kataster erfasst werden (siehe 5. bis 7. sowie Anlage 1).

Parallel zur Erfassung wurde ein „Konzept zur Kategorisierung von Bushaltestellen sowie zur Festlegung von Ausbaustandards im Bereich des ZRF formuliert (siehe 8. und Anlage 2).

Der beschriebene Arbeitsprozess soll im Ergebnis in einem regionalen Rahmenkonzept für einen barrierefreien ÖPNV münden. Dabei ist zu beachten, dass der NVP nur den Planungsrahmen bildet. Die Detailplanung, die stark von den örtlichen Gegebenheiten geprägt ist, muss durch die zuständigen Baulasträger, die zugleich für die Finanzierung verantwortlich sind, erfolgen (siehe auch Ziffer 3.).

Dieses Rahmenkonzept soll dann als Bestandteil des nächsten Nahverkehrsplans beschlossen werden.

5. Bestandsaufnahme aller Bushaltestellen

Beginnend ab Mai 2015 wurden 2.733 Haltestellenpositionen in den Landkreisen Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald und dem Stadtkreis Freiburg durch die zuständigen Verkehrsunternehmen mit externer fachlicher und technischer Unterstützung durch die Fa. kobra Nahverkehrsservice GmbH auf fehlende oder bestehende Barrierefreiheit überprüft.

In der Regel besteht eine Haltestelle zumindest aus zwei Haltestellenpositionen nämlich jeweils eine für die Hin- und eine für Rückrichtung. Im Fall von zentralen Verknüpfungspunkten kann eine Haltestelle sogar eine Vielzahl von Haltestellenpositionen aufweisen. Insofern müssen in einem Haltestellenkataster die einzelnen Haltestellenpositionen in jeweils getrennten Datensätzen erfasst werden.

Bei der digitalen Erfassung vor Ort wurden neben Geokoordinaten 41 Kriterien zur Kategorisierung und insbesondere zum derzeitigen Ausbaustand aufgenommen und in einer Datenbank hinterlegt.

6. Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Die Auswertung zeigt, dass bislang nur wenige Bushaltestellen den Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung entsprechen. Von den 2.733 erfassten Haltestellenpositionen sind nur etwa 5 % mit einem Sonderbord, also mit einem höhere, besonders geformten Bordstein) ausgebaut. Bei nur etwa 22 % ist ein barrierefreier Zugang bzw. Querung der Straße sichergestellt. Besonders problematisch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ist jedoch, dass nur 4 % mit einem Blindenleitsystem ausgestattet sind.

Differenziert auf die drei Gebietskörperschaften ergeben sich für die Stadt Freiburg etwas bessere Werte (siehe Anlage 1). Hierbei muss allerdings berücksichtigt werden, dass sich die Haltestellen in Freiburg in aller Regel in dicht besiedelten städtischen Räumen befinden und eine entsprechend hohe Fahrgastfrequenz aufweisen, während in den Landkreisen viele Haltestellen in nur dünn besiedelten ländlichen Gebieten mit einer entsprechend geringen Fahrgastfrequentierung liegen.

Es zeigt sich, dass in der gesamten Region noch erhebliche Anstrengungen unternommen werden müssen, damit alle Bushaltestellen durchgängig barrierefrei gestaltet sind.

7. Webbasiertes Haltestellenkataster

Die Details zu den erfassten Haltestellen werden im Rahmen eines webbasierten Haltestellenkatasters Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträger sowie Betroffenenverbänden zur Verfügung stehen. Zurzeit werden die Daten noch plausibilisiert sowie die Systemstabilität und Funktionsfähigkeit der Datenbank getestet.

Das Haltestellenkataster wird von RVF und ZRF bereitgestellt. Im Gegenzug haben sich die Verkehrsunternehmen bereit erklärt, die Daten in den kommenden Jahren ständig zu aktualisieren.

Das Haltestellenkataster schafft die Voraussetzung, für eine zielgerichtete Maßnahmen- und Finanzierungsplanung zur Verbesserung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen in der gesamten Region.

8. Kategorisierung von Bushaltestellen und Festlegung von Ausbaustandards

Der Nahverkehrsplan (NVP) muss Aussagen treffen, wie eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Um den notwendigen Planungsrahmen für diese Zielsetzung zu bilden, wurde ein „Konzept zur Kategorisierung von Bushaltestellen sowie zur Festlegung von Ausbaustandards im Bereich des ZRF“ erarbeitet

Das Konzept sieht folgende Kategorien vor:

Kategorie A: Zentrale Verknüpfungshaltestelle, die hohe externen Anforderungen an den Ausbaustandard stellt (Premiumstandard)

Kategorie B: Verknüpfungs- bzw. Haltestelle mit herausgehobener Bedeutung (gehobener Standard)

Kategorie C: Einfache Ein- und Ausstiegshaltestelle mit vergleichsweise niedrigen Fahrgastzahlen (Basisstandard)

Kategorie D: Ein- und Ausstiegshaltestellen mit sehr geringen Fahrgastzahlen (Minimalstandard).

Den vier Kategorien sind zudem jeweils unterschiedliche Ausbaustandards zugeordnet (siehe Anlage 2).

Im Zuge einer folgenden Umsetzungsplanung können diese Kategorien dann auch zur Priorisierung von Maßnahmen herangezogen werden (beginnend - ihrer Bedeutung und dem damit erzielbaren Nutzen entsprechend - mit den jeweils höheren Kategorien).

Dabei muss allerdings Folgendes berücksichtigt werden:

- Das Konzept enthält keine umfassenden Qualitätsstandard für den Ausbau von Haltestellen. Generelle Anforderungen an eine hochwertige Haltestellenausstattung und die Anforderungen an die Barrierefreiheit haben aber eine große gemeinsame Schnittmenge. Eine Weiterentwicklung und Erweiterung des Katasters sowie der Standards wäre ebenfalls in Zukunft möglich.
- Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme, die Kategorien sowie die Standards für die Bushaltestellen, müssen zunächst noch mit den Baulastträgern, die für die Finanzierung und die Umsetzung verantwortlich sind, diskutiert und abgestimmt werden. Erst dann kann das Konzept in den förmlichen Beteiligungsprozess für den nächsten Nahverkehrsplan (NVP) eingebracht und beschlossen werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist das Konzept in der vorgelegten Form vollständig und bietet damit bereits heute eine gute Planungsgrundlage für Städte und Gemeinden, die ihre Haltestellen barrierefrei ausbauen wollen.

9. Maßnahmen- und Umsetzungsplanung

Die Ergebnisse der Haltestellenerfassung (siehe Anlage 1) haben ergeben, dass circa 95 % der Haltestellen nicht barrierefrei sind. Damit müssten in unserer Region circa 1.300 Haltestellen ausgebaut werden. Die Kosten für den Ausbau einer Bushaltestelle hängen stark von den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen ab. Sie liegen zwischen 10.000 – 50.000 €. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass viele Haltestellen den Kategorien C und D zugeordnet sind und ein Ausbau dieser eher am unteren Rand des genannten Kostenrahmens erfolgen kann. Dennoch würde der gesamte Investitionsbedarf deutlich über 10 Mio. € liegen. Auch angesichts dieses Betrages setzt die Erarbeitung einer Maßnahmen- und Umsetzungsplanung voraus, dass es gelingt, sich mit den Baulastträgern über die Kategorien und Standards für die Bushaltestellen zu verständigen.

10. Barrierefreier Fahrzeuge

Eingesetzte Fahrzeuge und Bushaltestellen müssen als ein gemeinsames System gesehen werden. So macht es z.B. nur dann Sinn, Haltestellen mit einem erhöhten

Sonderbord auszustatten, wenn das Haltestellenbord von Bussen bündig angefahren werden kann. Umkehrt müssen aber auch die Fahrzeuge zur barrierefreie Haltestelleninfrastruktur passen, d.h. es müssen entweder Niederflerbusse oder Busse mit Rampe und ggf. in Ausnahmefällen Busse mit einem Lifter eingesetzt werden.

Im weiteren Prozess wird dies gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Denn auch hierzu werden im nächsten Nahverkehrsplan Aussagen getroffen werden müssen.

11. Kommunikation und Service

Die gesetzliche Zielvorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit beinhaltet nicht nur eine barrierefreie Infrastruktur und barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel sondern umfasst auch die Themenfelder Kommunikation und Service.

Auch in diesen Feldern besteht noch ein erheblicher Verbesserungsbedarf. Sowohl die elektronischen als auch sonstigen Informationsmedien müssen in Zukunft barrierefrei gestaltet werden. Dies sei an zwei Beispielen verdeutlicht:

- Bei dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) werden an Haltestellen aktuelle Informationen zur Ankunftszeit von öffentlichen Verkehrsmittel in aller Regel nur visuell (Laufbänder, digitale Anzeigetafel) bereitgestellt, die von Sehbehinderten schlecht oder gar nicht wahrgenommen werden können.
- Bislang ist es noch die Ausnahme, dass ein problemloser Einstieg ins Niederflerfahrzeug in Fahrplänen durch ein Rollstuhlsymbol gekennzeichnet ist. Hinweise, ob auch die Haltestelle barrierefrei ausgebaut ist, fehlen bislang noch gänzlich.

12. Weiteres Vorgehen

Wie unter 7. dargelegt wird zurzeit das webbasierte Haltestellenkataster plausibilisiert. Die Ergebnisse der Haltestellenerfassung und die vorgeschlagene Priorisierung sowie Standards für einen barrierefreien Ausbau sollen in den kommenden Monaten mit den Straßenbaulastträgern abgestimmt werden.

Die regionale Arbeitsgruppe „Barrierefreier ÖPNV“ und auch der Austausch mit den Straßenbaulastträgern werden kontinuierlich fortgeführt.

Zudem wird sich die AG weiter mit den Themenfeldern barrierefreie Fahrzeuge sowie Kommunikation und Service auseinandersetzen.

Die Verwaltung wird die Gremien des ZRF über den Fortgang informieren.

bearbeitet von
<< Christian Jutzler >>

Verwaltung ZRF