

Ausbauprogramm für barrierefreie Haltestellen in Erfurt

Verpflichtung aus dem Personenbeförderungsgesetz

1. Veranlassung:

Zum 01.01.2013 ist eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft getreten, welche § 8 Abs. 3 PBefG folgende neue Regelungen zur Barrierefreiheit vorschreibt:

„(...) 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen(...)“

Damit hat der Gesetzgeber für die Schaffung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert. Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote** zu erreichen.

2. Sachstand 2017:

Die Bemühungen, einen barrierefreien ÖPNV in Erfurt anzubieten, reichen bis in die frühen 1990-iger Jahre mit der Beschaffung der ersten Niederflurstraßenbahnen und -busse zurück. In diesem Zusammenhang begann auch der niederflurgerechte Haltestellenausbau nach den jeweils gültigen Richtlinien, am Anfang noch ohne Blindenleitsysteme. Seither haben sich die Vorschriften zu Gunsten der Barrierefreiheit in mehreren Schritten stark verändert.

In die folgende Betrachtung barrierefreier Haltestellen werden alle, nach dem jeweils gültigem Stand der Regelwerke ausgebauten Haltestellen mit angehobenen (niederflurgerechten) Haltestellenkanten einbezogen, wenn sie Bordhöhen von größer gleich 20cm bei der Stadtbahn und größer gleich 18cm bei den Bussen aufweisen. Sie sind damit ab diesen Bordhöhen weitgehend barrierefrei nutzbar.

Neu- und Ausbauten von Haltestellen haben nach den - auf den aktuellen Regelwerken basierenden -

Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (DS 0756/17, im BuV am 17.08.2017 beschlossen),

zu erfolgen und müssen für die vollständige Barrierefreiheit ein Blindenleitsystem aufweisen.

Im Gebiet der Landeshauptstadt Erfurt ist im Jahr 2017 folgender Stand bei der Umsetzung eines barrierefreien Straßenpersonennahverkehrs erreicht:

Stadtbahn:

Fahrzeuge	alle eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei	100 %
Stadtbahnhaltestellen	aktuell: von 174 Haltestellenkanten besitzen 167 einen barrierefreien Einstieg	96 %
	2017 barrierefreier Ausbau der Haltestellen Puschkinstraße (2x) und Milchinselstraße geplant	dann 97,7 %
	mit Umgestaltung der Nordhäuser Straße wird der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Bergstraße (2x) und Baumerstraße (2x) realisiert	dann 100%

Die Stadtbahnhaltestellen liegen in Verantwortung der EVAG, die auch für den barrierefreien Ausbau verantwortlich zeichnet. Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind in den nächsten Jahren durch die EVAG an zahlreichen Stadtbahnhaltestellen die fehlenden Blindenleitsysteme nachzurüsten.

Bus im Stadtgebiet:

Fahrzeuge	57 von 59 EVAG-Bussen sind barrierefrei	96,7 %
	alle neuen Busse werden als Niederflurbusse beschafft	ab 2018 100%
Haltestellen EVAG	aktuell: von 422* Haltestellenkanten besitzen 234** einen barrierefreien Einstieg → Ausbau von 188 Haltestellenkanten notwendig	55,4%

* weiterhin gibt es noch 12 Haltestellenkanten, die ausschließlich durch auswärtige Busunternehmen angefahren werden. Von diesen sind 10 Haltestellenkanten barrierefrei

** incl. der 2017 im Bau befindlichen Haltestellen Fienstedt, Ermstedt und Kleine Herrengasse (Schwerborn)

Das Tiefbau und Verkehrsamt als zuständiger Straßenbaulastträger ist für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet zuständig. Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel haben in den letzten Jahren die Realisierung von 2 – 3 Haltestellenkanten / Jahr ermöglicht. Hinzu kam der barrierefreie Haltestellenausbau im Zuge komplexer Straßenbaumaßnahmen.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtungen für einen barrierefreien ÖPNV ist in den Haushaltsansätzen des Tiefbau- und Verkehrsamtes ab 2019 eine Erhöhung der Mittel für den Haltestellenausbau von derzeit 90.000 €/Jahr auf 380.000 € / Jahr vorgesehen. Damit lassen sich dann jährlich drei Haltestellenstandorte und eine damit im Zusammenhang stehende Buswendeschleife realisieren. Hinzu kommt der barrierefreie Haltestellenausbau (auch von Ersatzhaltestellen) im Zuge komplexer Straßenbaumaßnahmen. Auf Grund der begrenzten Mitarbeiteranzahl und der anstehenden Aufgaben (BUGA, Kanalbaumaßnahmen) sind die personellen Möglichkeiten der Bauvorbereitung und -betreuung beim TVA damit vollständig ausgelastet.

Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind an zahlreichen älteren Niederflurhaltestellen die fehlenden Blindenleitsysteme nachzurüsten. Auf Grund des großen Bedarfs und der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel hat aber der Neubau von barrierefreien Haltestellen Vorrang.

Die Übersichten zeigen, dass die Zielstellung, bis zum 1.1.2022 einen barrierefreien ÖPNV anbieten zu können

- im Stadtbahnbereich erreicht, aber
- im Busverkehr nur fahrzeugseitig erfüllt wird. Bei den Bushaltestellen gibt es einen großen Nachholbedarf beim barrierefreien Ausbau. Die Zuständigkeit hierfür liegt - bis auf die Haltestelle "Haarberg" - bei der Stadt als zuständigem Straßenbaulastträger.

Um alle Haltestellen barrierefrei anbieten zu können, ist noch ein

Ausbau von 188 Haltestellenkanten erforderlich.

Diese notwendige Umrüstung bis zum 01.01.2022 ist unter den gegebenen finanziellen und personellen Möglichkeiten nicht realistisch. Aus diesem Grund ist eine Bedarfsermittlung und Kategorieeinteilung auf Grundlage der Fahrgastnutzung gemäß Nahverkehrsplan notwendig.

3. Festlegungen zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Nahverkehrsplan 2014 – 2018

Im aktuellen Nahverkehrsplan 2014 – 2018, aktualisiert mit DS 0625/16 2. Ergänzung - Ausbau barrierefreier Haltestellen, wurde das Verfahren zum weiteren barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen gemäß PBefG-Vorgabe wie folgt festgelegt:

Für die Festlegung, welche Haltestellen weiterhin bis zum 01.01.2022 barrierefrei auszubauen sind, dient wiederum die Kategorisierung der Haltestellen, diesmal aber unter Berücksichtigung der Ein- und Aussteiger:

Kategorie	Ein- und Aussteiger / Tag gesamt	Anzahl Hst. Bus*	anzustrebender Standard
I	> 1000	6	vollständig barrierefreier Ausbau
II	500 ... 999	18	
III	100 ... 499	78	
IV	50 ... 99	67	barrierefreier Ausbau, mit verkürzter Bahnsteiglänge möglich
V	25 ... 49	61	
VI	< 25	176	<u>vorerst</u> kein barrierefreier Ausbau

* aktualisiert auf Stand 2016, nur reine Bushaltestellen

Weiterhin soll an der Zielstellung des Nahverkehrsplanes 2008 - 2012 für jeden Ortsteil / jede baulich abgegrenzte Siedlung eine barrierefreie Haltestelle (beide Fahrtrichtungen) zu realisieren, in diesem Nahverkehrsplan ausdrücklich festgehalten werden.

Die Übersicht zeigt, dass im Stadtgebiet eine große Anzahl von sehr gering frequentierten Haltestellen existiert, für die ein barrierefreier Ausbau - außer bei ganz konkreten Anforderungen - wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Vom Arbeitskreis "Barrierefreies Erfurt" wurde der Ansatz, dass Haltestellen der Kategorie VI (<25 Ein- und Aussteiger pro Tag) nicht barrierefrei ausgebaut werden müssen, am 05.09.13 mit der Einschränkung

- gilt nicht für einzige Haltestelle in einem baulich abgegrenzten Ortsteil / Siedlung
- gilt nicht für Haltestellen an Einrichtungen / Zielen mit Behinderteneinrichtungen

bestätigt. Hier kann in den sehr seltenen Fällen, dass ein mobilitätsbehinderter Fahrgast die Haltestelle nutzen möchte, auf die im Bus verfügbare und durch den Fahrer zu bedienende Klapprampe verwiesen werden.

Alle anderen Haltestellen ab nachgewiesenen 25 Gesamtfahrgästen (Ein- und Aussteiger) pro Montag – Freitag sind barrierefrei auszubauen.

4. Erforderlicher Ausbau von Bushaltestellen

Im normalen Linienverkehr werden von der EVAG derzeit 422 Haltestellenkanten angefahren, von denen 234 bereits barrierefrei ausgebaut sind. Bei älteren Haltestellen fehlt teilweise noch das Blindenleitsystem, welches nachzurüsten ist. Vorrang erhält aber auf Grund der größeren Betroffenenengruppe der barrierefreie Ausbau neuer Haltestellen.

Die verbleibenden 188 nicht barrierefreien Haltestellenkanten wurden den Kategorien des Nahverkehrsplanes zugeordnet, um Ausbaunotwendigkeit und eine gewisse Rang- und Reihenfolge ableiten zu können. Dabei erfolgt die Betrachtung der 15 Haltestellenkanten, die nur durch die mit Kleinbussen betriebene Quartierbuslinie 65 bedient werden und für die spezielle Ausbaubedingungen gelten, gesondert im separaten Kapitel 4.2.

Für die weiteren Betrachtungen ist deshalb eine Unterscheidung in 173 "Normal"-Bushaltestellen und 15 Haltestellen für die Quartierbuslinie 65 notwendig.

4.1 Ausbau von Normal-Bushaltestellen (ohne Linie 65)

Es sind 173 Haltestellenkanten an Normalhaltestellen noch barrierefrei auszubauen.

Als Ausbaustandard für Normal-Bushaltestellen gelten eine Regellänge von 18m (ohne Rampen) und eine Bordhöhe von 24cm. Ausnahmen ergeben sich durch die Örtlichkeit (z.B. benachbarte Einfahrten, Querneigung der Fahrbahn) und das Fahrgastaufkommen (ggf. verkürzter Ausbau und minimal 18cm-Bordhöhe möglich).

Ansatz zur Ermittlung der Ausbaunotwendigkeit:

- Zur Ermittlung der Haltestellenkategorie werden immer Hin- und Rückrichtung gemeinsam betrachtet, da zu einer Reisekette auch immer Hin- und Rückfahrt gehören. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wären sonst die ÖPNV-Angebote auch nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar.

→ Für die Kategorieeinteilung werden für jeden Haltestellenstandort alle ein- und aussteigenden Fahrgäste aller Fahrtrichtungen betrachtet

- Zahlreiche Haltestellen werden als Endstelle oder nur bei Stichfahrten bedient. Hier erfolgt die Abfertigung an einer Haltestellenkante. Ebenso gibt es Haltestellen, bei denen eine Seite bereits barrierefrei ausgebaut wurde.

→ Zur Bedarfsermittlung des Ausbaus erfolgt die Betrachtung nach auszubauenden Haltestellenkanten

In Anlage 2 sind unter Ansatz der Kategorieeinteilung des Nahverkehrsplanes, alle barrierefrei auszubauenden Haltestellen mit Anzahl der Haltestellenkanten aufgelistet. In der Zusammenfassung ergibt sich folgender Ausbaubedarf:

Kategorie lt. NVP	Fahrgäste / Tag gesamt	Auszubauende Haltest.-kanten	Bemerkungen
vordringlicher Bedarf (ab 100 Fahrgäste / Tag und Herstellung Barrierefreiheit Ortsteile):			
1	> 1000 Fahrgäste	1	
2	500 ... 999 Fahrgäste	5	
3	100 ... 499 Fahrgäste	40	- davon 5 für Barrierefreiheit Ortsteile notwendig - davon 2 Standorte mit Wendeschleifen
Barrierefreiheit Ortsteile		13	- davon 1 Standort mit Wendeschleife - davon 2 Haltestellenkanten durch SBA Mittelthüringen
Summe vordringlicher Bedarf:		59	
im Zuge Ausbau Nordhäuser Straße		4	Hst. Bergstraße + Baumerstraße
weiterer Bedarf 25 bis 99 Fahrgäste / Tag:			
4	50 ... 99 Fahrgäste	24	
5	25 ... 49 Fahrgäste	20	
Summe weiterer Bedarf:		44	
vorerst kein barrierefreier Ausbau bis 24 Fahrgäste / Tag:			
6	bis 24 Fahrgäste	66	
vorerst kein Ausbau		66	

4.2 Haltestellenausbau an der Quartierbuslinie 65

Die Quartierbuslinie 65 übernimmt die Feinerschließung in den topografisch anspruchsvoll gelegenen Großwohnsiedlungen Herrenberg und Wiesenhügel und verbindet diese mit Einkaufstandorten und den städtischen ÖPNV-Linien.

Die Quartierbuslinie kann aus Gründen der nur geringen Durchfahrtsbreiten, der engen Kurven und teilweise starken Steigungen in den Erschließungsstraßen nur mit Kleinbussen bedient werden. Diese Fahrzeuge besitzen eine Einstiegshöhe von maximal 22,5cm und eine Länge von bis zu 8m.

Für diese ausschließlich durch Kleinbusse genutzten Haltestellen soll deshalb ein **verminderter Ausbaustandard mit 8m Länge und 18cm Bordhöhe** festgelegt werden:

Es existieren 13 Haltestellen mit 15 Haltestellenkanten, die nur durch die Linie 65 bedient werden. Diese sind von Ausbaulänge und / oder Bordhöhe **alle nicht barrierefrei**.

Das Angebot der Linie 65 wird durch eine relativ geringe Anzahl von - meist älteren oder mobilitätseingeschränkten - Fahrgästen genutzt. Deshalb ist auch hier ein barrierefreier Ausbau der wichtigsten Haltestellen notwendig, auch wenn die Nutzerzahlen alle den Kategorien 5 oder 6 zuzuordnen sind.

Die vorhandenen, oft nur provisorisch angelegten Haltestellen werden mit unterschiedlicher Intensität genutzt, weshalb die auszubauenden Haltestellenstandorte nochmals untersucht und mit den Ortsteilräten und Nutzergruppen abgestimmt werden müssen. Es wird eingeschätzt, dass von den vorhandenen 15 Haltestellenkanten in einem ersten Schritt 10 Kanten barrierefrei ausgebaut werden müssen.

barrierefreier Ausbau Kleinbushaltestellen Linie 65		
vordringlicher Ausbaubedarf:	10	
Ausbau zu klären:	5	

Eine Liste der konkret auszubauenden Haltestellen für die Quartierbuslinie 65 ist in Anlage 2 enthalten.

5. Weiteres Verfahren:

Die gemäß Vorgaben des Nahverkehrsplanes auszubauenden Haltestellen sind nach Kategorien geordnet in Anlage 2 aufgeführt.

Für das jährliche barrierefreie Ausbauprogramm sind die konkret auszubauenden Haltestellen in Abhängigkeit von Bedarfsanfragen, tatsächlichem Fahrgastaufkommen sowie perspektivisch und kurzfristig anstehenden Baumaßnahmen aus dieser Auflistung auszuwählen.

Zusätzlich werden alle Haltestellen, einschließlich Ersatzhaltestellen, die in Bereichen komplexer Straßenbaumaßnahmen liegen, barrierefrei ausgebaut.

Auf Grund des hohen Ausbaubedarfs kann nach den beschriebenen Ansätzen der notwendige barrierefreie Haltestellenausbau nur sehr langfristig realisiert werden. Als Übergangslösung kann den Betroffenen bis dahin nur die Nutzung der in den Bussen vorhandenen und durch den Fahrer zu bedienenden Klapprampe angeboten werden.

6. Zusammenfassung:

Gemäß PBefG besteht die Verpflichtung, den ÖPNV ab 01.01.2022 vollständig barrierefrei anzubieten. Diese Forderung kann im Stadtbahnbereich erfüllt werden, bei den Haltestellen im Busbereich besteht erheblicher Nachholbedarf.

Unter Anwendung der Festlegungen des Nahverkehrsplanes besteht der barrierefreie Ausbau-Bedarf an 117 Bushaltestellen:

		Anzahl Haltestellenkanten
Normaler Linienbus	vordringlicher Bedarf	59*
	weiterer Bedarf	44
	mit Ausbau Nordhäuser Str.	4
	vorerst kein Ausbau	66
Kleinbus Linie 65	vordringlicher Bedarf	10
	Ausbau noch zu klären	5

* Der Umbau der Haltestelle Haarberg (2 Kanten, vordringlicher Bedarf) ist durch das Straßenbauamt Mittelthüringen als Straßenbaulastträger zu realisieren.

Hinzu kommt ein Nachrüstungsbedarf für fehlende Blindenleitsysteme an älteren Haltestellenanlagen. Dieser soll aus Haushaltsgründen erst im Nachgang zum noch notwendigen Haltestellenausbau erfolgen. Im Zuge von Straßenbauarbeiten im Bereich dieser Haltestellen ist aber das fehlende Blindenleitsystem mit zu realisieren.

Mit den Haltestellen in Büßleben, Egstedt und Wallichen (alle vordringlicher Bedarf) ist je ein Neubau bzw. ein Umbau einer Buswendeschleife erforderlich.

In den Haushaltsansätzen des Tiefbau- und Verkehrsamtes ist ab 2018 eine deutliche Erhöhung der Mittel für barrierefreien Haltestellenausbau vorgesehen. Damit lassen sich – unter Beachtung der vorhandenen begrenzten Kapazitäten für notwendige Planungs- und Bauüberwachungsleistungen - in den nächsten Jahren jeweils drei Haltestellenstandorte sowie eine zugehörige Buswendeschleife barrierefrei umbauen.

Die konkret auszubauenden Haltestellen werden in Abhängigkeit von Bedarfsanfragen, tatsächlichem Fahrgastaufkommen sowie perspektivisch und kurzfristig anstehenden Baumaßnahmen aus der in Anlage 2 enthaltenen Liste ausgewählt.

Hinzu kommen Haltestellen (auch Ersatzhaltestellen), die im Rahmen von komplexen Straßenbaumaßnahmen zusätzlich zum Ausbauprogramm mit realisiert werden.

Unter diesen Ansätzen wird sich die Zielstellung des PBefG nach einem vollständigen Barrierefreien ÖPNV zum 01.01.2022 auch in einem überschaubaren längeren Zeitraum nicht realisieren lassen. Als Übergangslösung kann den Betroffenen bis dahin nur die Nutzung der in den Bussen vorhandenen und durch den Fahrer zu bedienenden Klapprampe angeboten werden.

Die vom Gesetzgeber ermöglichten Ausnahmen (nach PBefG § 8 (3)) müssen auf Grundlage dieser Drucksache in dem dann gültigen Nahverkehrsplan 2020 - 2024 begründet werden