

Vorlage Nr.: 2021/184

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Herr Haumann	12.11.2021	7

Stand des barrierefreien Umbaus von ÖPNV-Haltestellen im Kreis Recklinghausen

Darstellung des Sachverhaltes:

Ausgangslage

Mobilität ist für die gesellschaftliche Teilhabe der Menschen von essentieller Bedeutung. Die Reform des Personenbeförderungsrechts betrifft nicht nur 7,9 Mio. anerkannt schwerbehinderte Menschen in Deutschland, sondern viele weitere Gruppen, etwa ältere, sozial benachteiligte sowie kranke Menschen und Menschen mit anderen Mobilitätsbeeinträchtigungen. Ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von speziellen Bedürfnissen oder einer möglichen temporären oder dauerhaften Behinderung.

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) enthält auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Im Unterschied zu anderen Kriterien, wie zum Beispiel den Umweltstandards oder zu Umfang und Qualität des Angebotes, 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 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen. Hierfür sind die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines NVP angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

„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 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ [§ 8 Abs. 3 PBefG]



Klimpel
Landrat



Butz
Kreisdirektor

In der Begründung der im Gesetzgebungsverfahren eingebrachten Passagen wurde ausgeführt, dass eine Verlängerung der Umsetzungsfrist im Hinblick auf das für die Herstellung der Barrierefreiheit erforderliche Investitionsvolumen und die Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur erlaubt werden sollte.

Infolgedessen sind Ausnahmen möglich, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Der Gesetzgeber hat also beabsichtigt, dass die Aufgabenträger die eigenen finanziellen Möglichkeiten sowie die sachlichen Notwendigkeiten in die Abwägung einzubeziehen können. Daraus ergibt sich ein Spielraum, der im Interesse der Erhaltung eines attraktiven Gesamtangebots des ÖPNV genutzt werden kann und sollte.

Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert: „Barrierefreiheit“ bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistischweise nicht zu erreichen. Die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern und den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen.

Die Verantwortung für den barrierefreien Umbau der ÖPNV-Haltestellen vor Ort liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern (Stadt, Kreis, Straßen.NRW).

Status quo im Kreis Recklinghausen

Der Kreis Recklinghausen verfolgt in seinen Verantwortungsbereichen als Straßenbaulastträger der Kreisstraßen und Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten sowie den Straßenbaulastträgern die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“ gemäß PBefG.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den kreisangehörigen Städten bzw. den Straßenbaulastträgern wurden unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert. Hierzu wurde unterstützend ein „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien entwickelt. Hierauf aufbauend haben die kreisangehörigen Kommunen Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt.

Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel bei den Beteiligten verfolgt der Kreis in seiner Planungsfunktion als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit

den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, laut Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für die Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines normalen Ausbaus),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist,
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen werden diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet.

Auf Rückfrage des Kreises Recklinghausen bei seinen kreisangehörigen Städten haben sich Dorsten, Marl und Herten mit einer ausführlichen Übersicht zum Stand des barrierefreien Umbaus der Haltestellen zurückgemeldet. So sind in Marl aktuell ca. 30% der Haltepunkte barrierefrei, in Herten ca. 24%. Im Stadtgebiet Dorsten wurden bereits ca. 45% der Haltestellen mit einem barrierefreien Hochbord für einen stufenlosen Einstieg ausgestattet. Den vorgelegten Planungen zufolge ist ein barrierefreier Ausbau von 50% der Haltestellen in den kommenden zwei bis drei Jahren vorgesehen. Der Kreis selber hat bis dato 39 Haltestellen mit 78 Haltepunkten an seinen Kreisstraßen barrierefrei umgebaut.

Im Kreis Recklinghausen existieren derzeit 2.618 Haltepunkte an 1.218 Haltestellen. Im Rahmen der ab 2022 geplanten Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden auch die Prioritätenlisten für den weiteren barrierefreien Um-/ Ausbau von Haltestellen gemäß PBefG aktualisiert.

Der Kreis Recklinghausen folgt mit dem geschilderten Vorgehen dem Auftrag des PBefG. Der notwendige, barrierefreie Umbau der ÖPNV-Haltestellen ist den

Verantwortlichen präsent und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen und personellen Kapazitäten stringent fortgeführt. Haltestellen mit hohem Passagieraufkommen werden bevorzugt umgebaut. Durch diese Vorlage wird der Status Quo beschrieben. Das weitere Vorgehen zum barrierefreien Haltestellenumbau wird bei der Fortschreibung des NVP in einem eigenständigen Kapitel festgelegt. Durch dieses Vorgehen werden die Ausnahmetatbestände im Sinne des PBefG berücksichtigt.