

## ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiligt:**

**Betreff:**

Belange der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan 2020 der Stadt Hagen

**Beratungsfolge:**

11.02.2020 Beirat für Menschen mit Behinderungen

24.03.2020 Seniorenbeirat

**Beschlussfassung:**

**Beschlussvorschlag:**

Der Bericht der Verwaltung wird zu Kenntnis genommen.

## Begründung

Der **Nahverkehrsplan** der Stadt Hagen 2020 (NVP) wurde in der Sondersitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadsauberkeit, Sicherheit und Mobilität sowie dem Stadtentwicklungsausschuss mit der Vorlage Nr. 1159 am 27.11.2019 eingebracht. Die aktuelle Version des NVP wird als Vorlage 1159-1 geführt.

Die Belange der Barrierefreiheit werden im Nahverkehrsplan berücksichtigt (vgl. Kap. 2.3, S. 16 f.). Neben einer grundsätzlichen Analyse des aktuellen Ausbaustands der Haltestellen (vgl. Kap. 4.6.1, S. 48), finden sich im Nahverkehrsplan auch die angestrebten Ausstattungsmerkmale der Haltestellen wieder (vgl. Abb. 6.5-3, S. 100). Der zukünftige barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wird zusätzlich in Kapitel 10.5.4 (S. 171 ff.) thematisiert. Die zuvor benannten Kapitel sind dieser Vorlage als Anhang beigefügt. Die vollständige Version der aktuellen Fassung des Nahverkehrsplans ist der Vorlage 1159-1 zu entnehmen.

## Inklusion von Menschen mit Behinderung

### Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

sind nicht betroffen

sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

### Kurzerläuterung:

Der Nahverkehrsplan dient als Planungsgrundlage für die Ausrichtung des ÖPNV in den kommenden Jahren. Auch die Belange der Barrierefreiheit werden hierbei berücksichtigt. Es besteht ein besonderes Interesse für Menschen mit Behinderung.

gez.

Henning Keune  
Technischer Beigeordneter

## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
**Oberbürgermeister**

**Gesehen:**

\_\_\_\_\_  
**Erster Beigeordneter  
und Stadtkämmerer**

**Amt/Eigenbetrieb:**

\_\_\_\_\_  
**Stadtsyndikus**

\_\_\_\_\_  
**Beigeordnete/r  
Die Betriebsleitung  
Gegenzeichen:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

**Amt/Eigenbetrieb:** \_\_\_\_\_ **Anzahl:** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Der Neuaufstellungsbeschluss wurde bereits im Jahre 2004 gefasst und im Jahr 2015 wieder aufgenommen worden. Im Jahr 2016 wurde die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit Voranstellung eines Integrierten Stadtentwicklungs-konzeptes (ISEK) beschlossen. In dem ISEK sind eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit in den ersten Planungsphasen und die Entwicklung strategischer Ziele auf Grundlage allgemeiner Grundsätze der Raumordnung auf Gesamtstadt- und Bezirksebene vorgesehen. Verkehr und Mobilität ist eines der Handlungsfelder des ISEK und besitzt eine Vielzahl von Schnittmengen mit den weiteren Bausteinen Stadtstruktur und Städtebau, Bevölkerung und Sozialstruktur, Wohnraumentwicklung, Gewerbe, Freiraum, Freizeit sowie soziale Infrastruktur und Bildung. Das strategische Ziel für das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität ist mit „Mobilität neu denken“ betitelt und beinhaltet folgende Kernbotschaften:

- Erhöhung der Lebensqualität durch Reduzierung von Verkehrsbelastungen
- Schaffung von klimafreundlichen Angeboten (Nahmobilität, Radverkehr, ÖPNV etc.)
- Reduzierung des motorisierten Verkehrs in den innerstädtischen Bereichen
- Vermeidung von Verboten, stattdessen intelligente Verkehrssteuerung

Zur Umsetzung des Ziels der positiven Beeinflussung des Modal Splits zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten sind eine Reihe von Handlungsansätzen genannt, die auszugsweise folgend aufgeführt sind:

- Angebot durch ergänzende Verkehrsarten wie bspw. Bürgerbus
- Attraktivitätssteigerung und zukunftsfähige Angebotserweiterung des öffentlichen Personennahverkehrs / Implementierung klimaneutraler und geräuscharmer öffentlicher Verkehrssysteme
- Einrichtung / Erweiterung von Sharing-Systemen
- Erstellung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes
- Förderung der Nahmobilität
- Förderung des Radverkehrs (Alltags- und Freizeitrouten, Radschnellweg etc.)
- Förderung von E-Mobilität
- Stärkung von Mobilitätsketten / Ausbau und Schaffung intermodaler Knotenpunkte / Mobilstationen

Weitere Handlungsfelder beziehen sich zwar vordergründig auf stadtplanerische und siedlungsstrukturelle Belange, doch bei Erhalt und Erhöhung der Attraktivität städtischer Wohnstandorte kann der ÖPNV hierzu einen nennenswerten Beitrag leisten.

## **2.3 Belange der Barrierefreiheit**

Gemäß §2 Abs. 8 ÖPNVG NRW hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze (BGG) zu berücksichtigen. Als Artikelgesetz sieht das BGG u.a. Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) (Artikel 49) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (Artikel 51) vor:

- Artikel 49 BGG

Die nach dem GVFG als Fördervoraussetzung bereits zuvor bestehende Berücksichtigungspflicht der Belange behinderter Menschen, wurde dahingehend verstärkt, dass ein Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen muss. Zusätzlich müssen bei der Vorhabenplanung Behindertenbeauftragte oder -beiräte gehört werden.

- Artikel 51 BGG

Nach dem neuen § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG muss der Nahverkehrsplan „Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitäts einschränkungen mit dem Ziel [...] berücksichtigen, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes müssen Behindertenbeauftragte oder -beiräte gehört werden. Im Antrag auf die Erteilung einer Liniengenehmigung müssen Maßnahmen entsprechend der Aussagen im Nahverkehrsplan zur Barrierefreiheit dargelegt werden (§ 12 PBefG). Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht (§ 13, Abs. 2a PBefG).

Der Nahverkehrsplan bekommt durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 eine hohe Bedeutung im Hinblick auf die Barrierefreiheit. Gemäß § 8 Abs. 3 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. Die in Absatz 3 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 Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; 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.

## 4.6 ÖPNV-Infrastruktur

### 4.6.1 Barrierefreiheit und Ausstattung Haltestellen

Insgesamt befinden sich auf Hagener Stadtgebiet 9 Bahnhöfe und 476 Bushaltestellen. Unter "Haltestelle" wird die Zusammenfassung aller Bussteige unter einem Haltestellennamen verstanden. Eine Haltestelle kann demnach über mehrere Bussteige bzw. Haltestellenmasten verfügen. Gewöhnlich umfasst eine Haltestelle mindestens zwei Bussteige, einen für die Hin- und einen für die Rückrichtung. Haltestellen, die nur in einer Richtung angefahren werden, besitzen nur einen Bussteig, stark nachgefragte, zentrale Haltestellen mit der Anfahrt sich kreuzender Buslinien besitzen mehrere, so sind es an der Haltestelle Stadtmitte acht Bussteige. Die Bahnhöfe und Haltestellen sind folgendermaßen in den Stadtbezirken verteilt:

- Eilpe/Dahl: 2 Bahnhöfe (Dahl Bf. und Rummenohl Bf.) und 58 Bushaltestellen
- Haspe: 2 Bahnhöfe (Heubing Bf. und Westerbauer Bf.) und 71 Bushaltestellen
- Hohenlimburg: 1 Bahnhof (Hohenlimburg Bf.) und 126 Bushaltestellen
- Mitte: 3 Bahnhöfe (Hagen Hbf., Oberhagen Bf. Und Wehringhausen Bf.) und 120 Bushaltestellen
- Nord: 1 Bahnhof (Vorhalle Bf.) und 101 Bushaltestellen

Die 476 Bushaltestellen ergeben somit 978 Bussteige. Von den 978 Bussteigen sind insgesamt 129 vollständig barrierefrei. Das heißt, die Bussteige sind mit einem Hochbord und taktilen Elementen ausgestattet. Dabei entsprechen die taktilen Elemente nicht zwingend dem aktuellen Standard (Rippen+Noppenplatten). Nicht barrierefrei sind 755 Bussteige, das heißt, sie haben weder ein Hochbord noch taktile Elemente. Teilweise barrierefreie Bussteige haben entweder ein Hochbord ohne taktile Elemente oder taktile Elemente ohne ein Hochbord. Diesen Ausbaustand haben 77 Bussteige. Weitere 17 Bussteige wurden nicht erhoben, da sie i.d.R aktuell umgebaut oder durch Sperrungen nicht zugänglich oder aktuell nicht nutzbar sind.

|                 | Gesamt-anzahl | Barrierefrei | Nicht Barrierefrei | Teilweise Barrierefrei | Noch nicht erhoben |
|-----------------|---------------|--------------|--------------------|------------------------|--------------------|
| Sonderkategorie | 122           | 41           | 63                 | 17                     | 1                  |
| Kategorie I     | 8             | 4            | 0                  | 4                      | 0                  |
| Kategorie II    | 32            | 9            | 19                 | 4                      | 0                  |
| Kategorie III   | 230           | 36           | 160                | 25                     | 9                  |
| Kategorie IV    | 331           | 27           | 282                | 19                     | 3                  |
| Kategorie V     | 234           | 9            | 213                | 8                      | 4                  |
| Keine Kategorie | 21            | 3            | 18                 | 0                      | 0                  |
| <b>Summe</b>    | <b>978</b>    | <b>129</b>   | <b>755</b>         | <b>77</b>              | <b>17</b>          |

Abb. 4.6-1: Barrierefreiheit der Bussteige in Hagen gemäß Haltestellenkataster Stadt Hagen 2019

In der obigen Abbildung ist der Grad der Barrierefreiheit für die einzelnen Kategorien dargestellt, die in Kap. 6.5 definiert sind. Der Ausbauzustand einzelner Haltestellen ist der aktuellen Fassung des Haltestellenkatasters der Stadt Hagen (Stand 06.11.2019) zu entnehmen. Alle Haltestellen, die zukünftig barrierefrei umgebaut werden, sollen zu Buskaps umgebaut werden.

## 6.5 Qualitätsstandards zur Infrastruktur

Zur Infrastruktur gehören die Teilespekte des Fahrwegs, der Betriebshöfe, der Leitstelle und der Haltestellen, die im Einzelnen dargestellt werden.

### Betriebshöfe

Sämtliche Fahrzeuge sind sicher in Betriebshöfen bzw. Betriebsanlagen oder mindestens auf abgezäunten Grundstücken abzustellen. Das Verkehrsunternehmen hat für die Gesamtleistung mindestens einen Betriebshof auf dem Stadtgebiet vorzuhalten.

### Leitstelle

Das Verkehrsunternehmen muss eine Leitstelle im Stadtgebiet Hagens vorhalten. Diese muss ganzjährig im 24/7-Betrieb besetzt sein.

Im Aufgabenbereich der Leitstelle liegen insbesondere folgende Aspekte:

- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes
- Planung/ Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan
- Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung (mobile Verkehrsaufsicht)
- Sicherstellung aktueller Fahrgästinformation bei Störungen etc.
- Koordination der Einrichtung / Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen
- Überwachung und Koordination des internen und extern beauftragten Betriebspersonals im Liniennetz
- Beteiligung des/der Betriebsleiter/s bei Entscheidungen, die die Betriebsführung beeinflussen
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern
- Pflege, Weiterentwicklung und Neueinrichtung der eingesetzten Systeme (Fahrgästinformationssysteme, Intermodal Transport Control System etc. in Zusammenarbeit mit technischen Bereichen)

### Fahrweg

Neben den Haltestellen bestimmen der Zustand und die Qualität des Fahrweges in hohem Maße die Beförderungsqualität. Der Busverkehr benutzt das bestehende Straßennetz. Innerhalb des zeitlichen Geltungsbereiches des Nahverkehrsplans ist nicht mit einer Vielzahl einschneidender Veränderungen im Hauptverkehrsstraßennetz zu rechnen. Für den Busverkehr ist die Sicherung eines stabilen Betriebsablaufes auch bei steigenden Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr das vordringliche Ziel. Für den Busverkehr gelten folgende Anforderungen an die Fahrwege im Straßenraum:

- Störungsfreier Fahrverlauf für Busse durch Vorrangsschaltungen an den LSA-Anlagen (wenn dies technisch möglich ist)

- Reduzierung von Streckenabschnitten unter 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit auf das unbedingt notwendige Maß
- Vermeidung oder Beseitigung von Störungen des Betriebsablaufs durch den ruhenden Verkehr

### **Haltestellen**

Die Haltestelleninfrastruktur hat sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und ein positives Image transportieren. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden berücksichtigt und die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes beachtet, das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste wird berücksichtigt. Hagen orientiert sich an der Richtlinie Haltestellenausstattung des VRR in der jeweils aktuellen Fassung. Derzeit sind im ÖSPV insgesamt sechs Haltestellenkategorien vorgesehen, davon zwei im Busbetrieb. Einerseits sind dies Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. Haltestellen mit überdurchschnittlich vielen Ein- und Aussteigern und Haltestellen mit bedeutender Verknüpfungsfunktion. Die zweite Kategorie beinhaltet Bushaltestellen mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung. Zur Verfeinerung dieser groben Kategorisierung für den kommunalen Busverkehr wird die Einteilung von der Stadt Hagen verwendet, die im Rahmen Priorisierung der Haltestellen für den barrierefreien Umbau verwendet wurde.<sup>35</sup>.

35 Quelle: Stadt Hagen - Barrierefreier ÖPNV in Hagen: Kategorisierung der Haltestellen (2019)

Folgende Haltestellenkategorien werden dort verwendet:

| Haltestellenkategorie             | Kategorienbeschreibung   |
|-----------------------------------|--|
| <b>Bushaltestelle Kategorie 1</b> | Eine Haltestelle mit hoher Verkehrsbedeutung durch ein besonders hohes Fahrgastaufkommen sowie eine große Anzahl an Linienhalten pro Stunde. Aufgrund einer großen Zahl an bedienenden Linien, besteht eine große Verknüpfungsfunktion.                                      |
| <b>Bushaltestelle Kategorie 2</b> | Eine Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen und vielen Linienhalten pro Stunde sowie viele bedienenden Linien. Es besteht eine Verknüpfungsfunktion und die Haltestelle wird häufig als Umsteigehaltestelle genutzt.  |
| <b>Bushaltestelle Kategorie 3</b> | Eine Haltestelle mit mittlerer Verkehrsbedeutung. Die Haltestelle wird von mehreren Linien bedient. Das Fahrgastaufkommen ist durchschnittlich.  |
| <b>Bushaltestelle Kategorie 4</b> | Die Haltestelle wird i.d.R. nur von ein bis zwei Linien bedient und hat unterdurchschnittliche Ein- und Aussteigerzahlen. Es besteht eine geringe Verknüpfungsfunktion zwischen den einzelnen Linien des ÖPNV, weshalb an diesen Haltestellen i.d.R. nicht umgestiegen wird. |
| <b>Bushaltestelle Kategorie 5</b> | Haltestelle mit sehr geringer Verkehrsbedeutung durch ein sehr niedriges Fahrgastaufkommen sowie wenigen Linienhalten pro Stunde.  |

Abb. 6.5-1: Haltestellenkategorien gemäß „Barrierefreier ÖPNV in Hagen“

Die in Abb. 6.5-2 verwendeten Bewertungskategorien hinsichtlich des Vorhandenseins von verschiedenen Ausstattungselementen werden in der darauffolgenden Tabelle (Abb. 6.5-3) auf die Haltestellenkategorien und die Ausstattungselemente angewandt.

| Bewertungskategorie | Bewertungsbeschreibung   |
|---------------------|--|
| ●                   | Das Ausstattungselement muss vorhanden sein                      |
| ○                   | Das Ausstattungselement sollte vorhanden sein                    |
| ○                   | Das Ausstattungselement sollte situationsabhängig vorhanden sein |

Abb. 6.5-2: Bewertungskategorien Haltestellenausstattungsmerkmale

Die verschiedenen Ausstattungselemente werden vier Gruppen zugeordnet:

1. Sicherheit
2. Service und Komfort
3. Information
4. Barrierefreiheit

| Kategorie/Ausstattungsmerkmale |  | Kat. 1 | Kat. 2 | Kat. 3 | Kat. 4 | Kat. 5 |
|--------------------------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>1. Sicherheit</b>           |  |        |        |        |        |        |
| 1.1                            | Notrufsäule  | ○      | ○      |        |        |        |
| 1.2                            | Videokamera  | ○      | ○      |        |        |        |
| <b>2. Service und Komfort</b>  |  |        |        |        |        |        |
| 2.1                            | Wartehalle/Wetterschutzeinrichtung                       | ●      | ●      | ○      |        |        |
| 2.2                            | Sitzgelegenheit  | ●      | ●      | ●      |        |        |
| 2.3                            | Beleuchtung  | ○      | ○      | ○      | ○      |        |
| 2.4                            | Abfallbehälter   | ●      | ●      | ●      | ●      |        |
| <b>3. Information</b>          |  |        |        |        |        |        |
| 3.1                            | Zeichen 224 StV  | ●      | ●      | ●      | ●      | ○      |
| 3.2                            | Haltestellenmast   | ○      | ○      | ○      | ○      | ○      |
| 3.3                            | Haltestellenname   | ●      | ●      | ●      | ●      | ●      |
| 3.4                            | Gleis- oder Steigbezeichnung                             | ●      | ●      | ○      | ○      |        |
| 3.5                            | Richtungskennzeichnung                                   | ○      | ○      | ○      | ○      | ○      |
| 3.6                            | Linienkennzeichnung                                      | ●      | ●      | ●      | ●      | ●      |
| 3.7                            | Verbundkennzeichnung                                     | ●      | ●      | ●      | ●      | ●      |
| 3.8                            | Kennzeichnung des VU                                     | ●      | ●      | ●      | ●      | ●      |
| 3.9                            | Tarifstandort  | ○      | ○      | ○      | ○      | ○      |
| 3.10                           | Wegweisung innerhalb der Haltestelle                     | ○      |        |        |        |        |
| 3.11                           | Wegweisung von der Haltestelle                           | ○      |        |        |        |        |
| 3.12                           | Tarifinformation/Preisinformation                        | ○      | ○      | ○      | ○      | ○      |
| 3.13                           | Aushangfahrplan  | ●      | ●      | ●      | ●      | ●      |
| 3.14                           | Linienplan   | ●      | ○      | ○      | ○      |        |
| 3.15                           | Umgebungsplan  | ●      | ○      | ○      |        |        |
| 3.16                           | Haltestellenplan   | ●      | ○      |        |        |        |
| 3.17                           | Stadtplan  | ●      | ○      |        |        |        |
| 3.18                           | Linienplan Schnellverkehr                                | ●      | ○      |        |        |        |
| 3.19                           | Uhr  | ●      | ○      |        |        |        |
| 3.20                           | Lautsprecher   | ●      | ○      |        |        |        |
| 3.21                           | Zugzielanzeiger / DyFa/DFI                               | ●      | ●      | ○      | ○      |        |
| <b>4. Barrierefreiheit</b>     |  |        |        |        |        |        |
| 4.1                            | Stufenloser Zugang zum Bahnsteig /Bussteig               | ●      | ●      | ○      | ○      | ○      |
| 4.2                            | Spalt- und stufenarmer Ein/Ausstieg zum/aus dem Fahrzeug | ○      | ○      | ○      | ○      | ○      |
| 4.3                            | Taktiles Leitsystem                                      | ●      | ●      | ○      | ○      |        |
| 4.4                            | Kontrastreiche Bodenindikatoren an der Bahnsteigkante    | ●      | ●      | ○      |        |        |
| 4.5                            | Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip                 | ●      | ●      |        |        |        |

**Abb. 6.5-3: Qualitätskriterium: Haltestellenausstattung**

Informationen über den aktuellen Ausbaustand der Haltestellen liegen zwar nicht noch nicht vor (vgl. Kap. 4.6-1), eine Priorisierung der umzubauenden Haltestellen ist allerdings schon erfolgt. Wesentliche Kriterien für die Auswahl der prioritär umzubauenden Haltestellen sind die Fahrgastnachfrage und Netzbedeutung der Haltestelle sowie die räumliche Umgebung (Nähe zu Einrichtungen, für die Barrierefreiheit eine hohe Bedeutung besitzt wie Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen und Beratungsstellen für Menschen mit Behinderungen). Im Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit und Mobilität der Stadt Hagen erfolgte 2018 der Beschluss, dass alle Bushaltestellen in Hagen zu Fahrbahnrandhaltestellen bzw. Buskaphaltestellen umgebaut werden sollen. Busbuchten sollen nur noch in Einzelfällen bestehen bleiben. Der barrierefreie Ausbau beinhaltet jeweils die Implementierung von Busbords und taktilen Elementen für Fahrgäste mit Sehstörung.

über Ladestationen für die E-Mobilität verfügen sollen. Die im Handbuch Mobilstationen des Landes NRW entwickelten Ausstattungsmerkmale sind als Grundlage für die Entwicklung und Erstellung von Mobilstationen in Hagen zu übernehmen. Mobilitätsstationen sollen demnach nicht nur als Kernaufgabe die verschiedenen Verkehrsangebote verknüpfen, sondern eben die Multimodalität bzw. die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen bewerben und (Neu-)Kunden diesbezüglich beraten. Das Marketing der Mobilitätsstationen und der Nutzungsmöglichkeiten soll dabei nicht nur physisch, sondern auch online erfolgen. Zur Attraktivitätssteigerung bietet es sich zudem an Mobilitätsstationen eine gewisse Aufenthaltsqualität durch Verknüpfung mit der Umgebung zu verleihen, etwa durch gastronomische Angebote.

#### 10.5.4 Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Gemäß §8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze (BGG) zu berücksichtigen. Im Antrag auf die Erteilung einer Liniengenehmigung müssen Maßnahmen entsprechend der Aussagen im Nahverkehrsplan zur Barrierefreiheit dargelegt werden (§ 12 PBefG). Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht (§ 13, Abs. 2a PBefG). Der Nahverkehrsplan bekommt durch die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 eine hohe Bedeutung in Hinblick auf die Barrierefreiheit. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sind die jeweiligen Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig und haben in ihrem Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen (Hör- und Sehgeschädigte) mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Absatz 3 Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

#### Maßnahmenkonzept Haltestellen im ÖPNV

Aus dem Nahverkehrsplan ergeben sich Arbeits- und Prüfaufträge bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV in Hagen. Die Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 gemäß PBefG ist im Hinblick auf die Haltestellen des ÖPNV nicht zu erreichen. Bei hinreichender Begründung kann von den Vorgaben allerdings abgewichen werden. Ein Konzept zur barrierefreien Gestaltung der kommunalen Haltestellen sollte mindestens folgende Bausteine beinhalten:

- Aufbau bzw. Pflege eines Haltestellenkatasters zur Ermittlung des Zustandes des barrierefreien Ausbaus
- Beteiligung von Fahrgast-, Senioren- und Behindertenverbänden und -beiräten
- Erstellung einer Priorisierungsliste zum barrierefreien Umbau unter Berücksichtigung der Bedeutung der Haltestelle hinsichtlich der Fahrgastnachfrage und Empfehlungen der genannten Beiräte und Verbände
- Kostenermittlung Haltestellenumbau

- Umbauplanung bis 2022 und darüber hinaus

Insgesamt ist auf Hagener Stadtgebiet nur 129 von 978 Haltepunkten vollständig barrierefrei ausgebaut (vgl. Kap. 4.6-1). Von der Stadt Hagen ist bereits ein Kriterienkatalog zur Priorisierung des Haltestellenumbaus im Stadtgebiet der Stadt Hagen erstellt worden. Im Wesentlichen werden die Haltestellen nach der jeweiligen Fahrgastnachfrage und Netzbedeutung kategorisiert (Kategorisierung gemäß Kap. 6.5). Dazu wurde für die wichtigsten Einrichtungen und Beratungsstellen für Menschen mit Behinderung, Pflegeeinrichtungen und Krankenhäusern eine Gewichtung vorgenommen, welche dann für die den jeweiligen Einrichtungen zugeordneten Haltestellen übernommen wurde. Die Gewichtung wurde in Abstimmung mit Behindertenbeauftragten und der AG Bauen und Verkehr der Stadt Hagen erstellt. Folgende Gewichtungen sind demnach angewandt worden.

| <b>Gewichtung der Ausbaupriorität des barrierefreien Umbaus der Haltestellen</b> |  |
|--|--|
| <b>1</b>   | Keine Priorität – die Einrichtung wird nicht im besonderen Maße von Menschen mit Behinderung genutzt   |
| <b>2</b>   | Einzelfallprüfung – die Einrichtung verfügt über Dienste, die teilweise auf Menschen mit Behinderung ausgerichtet sind. Die Notwendigkeit des bevorzugten barrierefreien Ausbaus ist im Einzelfall zu prüfen |
| <b>3</b>   | Höchste Priorität – die Einrichtung wird im besonderen Maße von Menschen mit Behinderung genutzt und sollte bevorzugt ausgebaut werden   |

Abb. 10.5-7: Ausbaupriorität der gemäß „Barrierefreier ÖPNV in Hagen“

Schließlich wurden die Haltestellen in zwei Klassen unterteilt. Haltestellen mit der Gewichtung 3 gelangen in eine Sonderkategorie und werden unabhängig der Fahrgastnachfrage und Liniennetzbedeutung prioritär behandelt. Die Priorisierung der 52 Haltestellen innerhalb der Sonderkategorie erfolgt dann anhand der Fahrgastnachfrage und Netzbedeutung. Die 52 prioritär umzubauenden Haltestellen sind in der Tabelle in Abbildung 10.5-8 dargestellt und in Abbildung 10.5-9 verortet. Bei bereits vorhandener Barrierefreiheit ist die jeweilige Haltestelle für den weiteren Umbau nicht zu berücksichtigen. Der Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen ist der jeweils aktuellen Fassung des Haltestellenkatasters zu entnehmen.

| Haltestelle                 | Bezirk       | Kate-gorie | Haltestelle          | Bezirk       | Kate-gorie |
|-----------------------------|--------------|------------|----------------------|--------------|------------|
| Altenhagener Brücke         | Mitte        | I          | Heinrichstr.         | Mitte        | III        |
| Hauptbahnhof                | Mitte        | I          | Hördenstr.           | Haspe        | III        |
| Hohenlimburg Bf.            | Hohenlimburg | I          | Hüttenplatz GWG      | Haspe        | III        |
| Stadtmitte/ Volme Galerie   | Mitte        | I          | Külpestr.            | Nord         | III        |
| Theater                     | Mitte        | I          | Kurfürstenstr.       | Eilpe/Dahl   | III        |
| Volkspark                   | Mitte        | I          | Diabetologie HA      | Mitte        | III        |
| Boele Markt                 | Nord         | II         | Lützowstr.           | Mitte        | III        |
| Emilienplatz                | Mitte        | II         | Oberhagen            | Mitte        | III        |
| Hasper Torhaus              | Haspe        | II         | Realschule Haspe     | Haspe        | III        |
| Hohenlimburg Mitte          | Hohenlimburg | II         | Siedlerstr. HVG      | Mitte        | III        |
| Markt                       | Mitte        | II         | St-Josefs-Kirche     | Mitte        | III        |
| Neumarktstr.                | Mitte        | II         | Berchum Schule       | Hohenlimburg | IV         |
| Allg. Krankenhaus           | Mitte        | III        | Birkenstr.           | Nord         | IV         |
| Werkzeugstraße              | Hohenlimburg | III        | Büdding Friedhof     | Haspe        | IV         |
| CineStar                    | Mitte        | III        | Feuerwache           | Mitte        | IV         |
| Dahlenkampstr.              | Mitte        | III        | Konrad-Adenauer-Ring | Mitte        | IV         |
| Deutsches Rotes Kreuz       | Mitte        | III        | Langenkamp           | Hohenlimburg | IV         |
| Eichendorffstr.             | Nord         | III        | Obervogelsang        | Haspe        | IV         |
| Elsey Krankenhaus           | Hohenlimburg | III        | Osthofstr.           | Nord         | IV         |
| Ev. Krankenhaus             | Haspe        | III        | Seniorenzentrum      |              |            |
| Fachhochschule Südwestfalen | Mitte        | III        | Buschstr.            | Nord         | IV         |
| Fasanenweg                  | Hohenlimburg | III        | Stegerwaldstr.       | Nord         | IV         |
| Fichte-Gymnasium            | Mitte        | III        | Twittingstr.         | Haspe        | IV         |
| Franzstr.                   | Eilpe/Dahl   | III        | Dahl / Ribbertstr.   | Eilpe/Dahl   | V          |
| Hammerstein                 | Nord         | III        | Wesselbach           | Hohenlimburg | V          |
| Heilig-Geist-Str.           | Haspe        | III        | Wiesenstr.           | Hohenlimburg | V          |

Abb. 10.5-8: Prioritär umzubauende Haltestellen der Sonderkategorie<sup>51</sup>

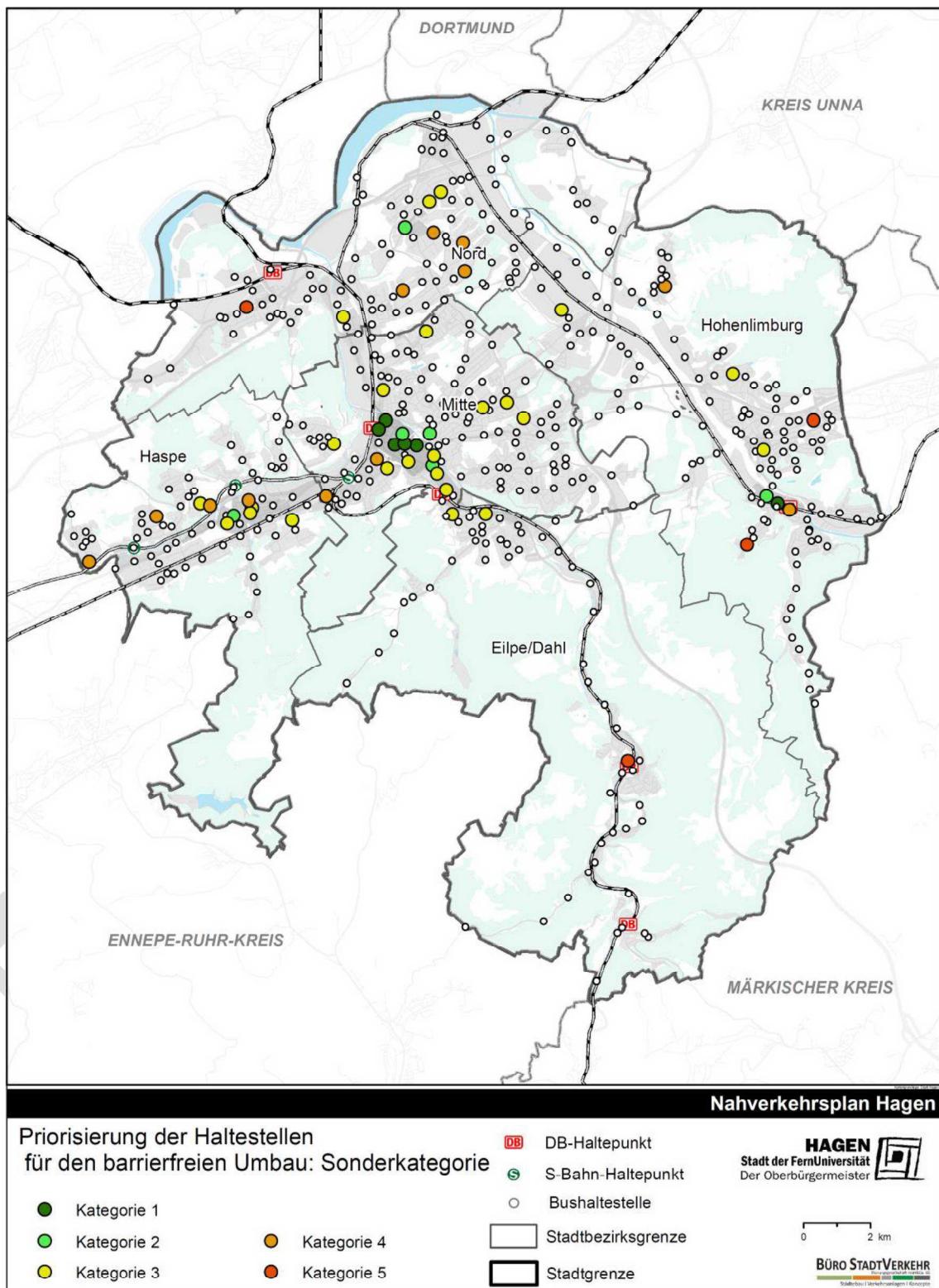


Abb. 10.5-9: Standort der prioritär umzubauenden Haltestellen<sup>52</sup>