



## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

**Beteilt:**

**Betreff:**

Auswahl der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau 2023 und Sachstandsbericht

**Beratungsfolge:**

06.06.2023 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

06.09.2023 Beirat für Menschen mit Behinderungen

12.09.2023 Seniorenbeirat

**Beschlussfassung:**

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt das Ausbauprogramm wie in der Vorlage beschrieben.



## Kurzfassung

Die Stadt Hagen beantragt jährlich Fördermittel für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen. Daher wurden erneut Bushaltestellen ausgewählt, die in diesem Jahr barrierefrei geplant werden sollen.

Nachfolgend werden diese Haltestellen vorgestellt (7. Bauabschnitt) und es wird ein Überblick über den Stand des barrierefreien Umbaus in Hagen gegeben. Außerdem wird dargestellt, wie viele Haltesteige im vergangenen Jahr schlussendlich geplant wurden (6. Bauabschnitt), nachdem es eine Forderung zur Erhöhung der Anzahl gab.

Wie in der Stellungnahme zur Anfrage gem. § 5 (1) GeschO „Barrierefreie Haltestellen“ (DS.Nr.: 0398/2023) dargelegt, werden in dieser Vorlage zudem die in dem Antrag formulierten Fragen beantwortet.

Im Zusammenhang mit einer kürzlich durchgeführten Aktualisierung der Haltestellenkategorien wird abschließend das Vorgehen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen nochmals dargestellt.

## Begründung

### **Auswahl der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau 2023 (7. Bauabschnitt)**

Im Jahr 2023 wird die Stadt Hagen für die untenstehenden Haltestellen die Planungsunterlagen vorbereiten. Im kommenden Jahr kann dann der entsprechende Förderantrag gestellt werden.

- Boeler Str. (2x Stadtauswärts)
- Eckeseyer Str. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Emilienplatz (Stadtauswärts)
- Emster Str. (Stadteinwärts)
- Emsterfeld (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Ennepeufer (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Grimmestr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Hameckeestr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Haßleyer Str. (2x Stadteinwärts + 2x Stadtauswärts)
- Helfer Str. (Stadteinwärts + Steig 2, Stadtauswärts)
- Houbenstr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Johann-Gottlieb-Fichte-Str. (2x Stadteinwärts + 2x Stadtauswärts)
- Karl-Ernst-Osthaus-Str. (Steig 4, Stadteinwärts + Steig 3, Stadtauswärts)
- Kapellenstr. (Steig 1, Stadteinwärts + 2x Stadtauswärts)
- Lortzingstr. (2x Stadteinwärts + 2x Stadtauswärts)
- Nordstr. (Steig 3, Stadteinwärts)
- Pieperstr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Wasserloses Tal (Stadteinwärts + Stadtauswärts)

Demnach wird der barrierefreie Ausbau von 40 Haltesteigen geplant. Diese bilden



den 7. Bauabschnitt. Hinzu kommen in der Regel weitere Haltestellen, die im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen umgebaut werden.

Mit Ausnahme von der Haltestelle Emilienplatz (Sonderkategorie) und Kapellenstr. (Kategorie II) befinden sich alle Haltestellen des 7. Bauabschnittes in der Kategorie III. Die Planung der Haltestellen der Kategorie III hat im letzten Jahr mit dem 6. Bauabschnitt begonnen (DS.-Nr. 0394/2022). In der Kategorie III verbleiben nach der Planung der Haltestellen des 7. sowie aller vorherigen Bauabschnitte noch ca. 60 Haltesteige, deren barrierefreier Umbau geplant werden muss.

Grundsätzlich sollen die ausgewählten Haltestellen, wie im Ausschuss für Umwelt, Stadtauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 21.02.2018 beschlossen (DS.-Nr. 0182/2018), als Fahrbahnrand-/ oder Kaphaltestellen ausgebaut werden. Dabei ist es grundsätzlich geplant, die Haltestellen mit Buskapsteinen sowie einem taktilen Leitsystem auszustatten. Fahrgastunterstände (inklusive Sitzgelegenheit, Papierkorb, Fahrplan und Beleuchtung) werden, sofern baulich möglich und noch nicht vorhanden, ergänzt.

Bei den Haltesteigen Emilienplatz (Stadtauswärts), Kapellenstr. (Steig 1, Stadteinwärts + Steig 2, Stadtauswärts) und Haßleyer Str. (Steig 1, Stadtauswärts) ist es jedoch notwendig, die vorhandenen Busbuchten beizubehalten. An diesen Haltesteigen strebt die Verwaltung die Planung von barrierefreien Busbuchten an.

Der Umbau zu einer Fahrbahnrand-/ oder Kaphaltestelle ist an der Haltestelle Emilienplatz (Stadtauswärts) nicht realisierbar, da diese unmittelbar hinter dem Kreuzungsbereich in der Heinitzstr. liegt. Eine Fahrbahnrand-/ oder Kaphaltestelle würde in einer der beiden Abbiegespuren liegen und könnte aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (ca. 26.000 Kfz/24 h) sowie dem hohen Anteil an Schwerlastverkehren an dieser Stelle zu einem Rückstau in den Kreuzungsbereich führen. Eine ähnliche Situation bietet sich an der unweit entfernten Haltestelle Landgericht (Steig 3, Stadtauswärts), die im 5. Bauabschnitt ebenfalls als barrierefreie Busbucht geplant wurde.

Auch bei der Haltestelle Kapellenstr. (Steig 1, Stadteinwärts + Steig 2, Stadtauswärts) empfiehlt die Verwaltung, die Busbuchten zu belassen, da sich die betroffenen Haltesteige an einer viel befahrenen Hauptverkehrsstraße (Hagener Str., ca. 27.000 Kfz/24 h) befinden. Die vorhandenen Busbuchten sind gut ausgebaut und damit gut anfahrbar. Die Haltestelle Loxbaum (Steig 1 + 2 an der Hagener Straße), die nur wenige hundert Meter entfernt liegt, wurde aus vergleichbaren Gründen als Busbucht belassen.

An der Haltestelle Haßleyer Str. (Steig 1, Stadtauswärts) soll die Busbucht erhalten bleiben, da diese nach Rücksprache mit der Hagener Straßenbahn als Pausenplatz genutzt wird. Dies steht im Zusammenhang mit der dort angrenzenden Grundschule.

Die Haltestellen Emilienplatz, Kapellenstr. und Nordstr. waren bereits für den 6. Bauabschnitt vorgesehen. Wie weiter unten beschrieben, konnten im 6. Bauabschnitt jedoch nicht alle vorgesehenen Haltestellen geplant werden, sodass die Haltesteige



Emilienplatz (Stadtauswärts), Kapellenstr. (Steig 1, Stadteinwärts + 2x Stadtauswärts) und Nordstr. (Steig 3, Stadteinwärts) in den 7. Bauabschnitt verschoben wurden. Die Beibehaltung der Buchten an den Haltesteigen Emilienplatz (Stadtauswärts) und Kapellenstr. (Steig 1, Stadteinwärts + Steig 2, Stadtauswärts) wurde dementsprechend bereits im letzten Jahr beschlossen (DS.-Nr. 0394/2022).

### **Stand des barrierefreien Umbaus**

Neben der Planung der obenstehenden Haltestellen findet in diesem Jahr parallel der barrierefreie Umbau der Haltestellen aus dem 4. Bauabschnitt statt. Eine Auflistung der 30 Haltesteige aus dem 4. Bauabschnitt ist der Vorlage mit der Drucksachennummer 0179/2020 zu entnehmen. Die Haltestellen des 4. Bauabschnittes wurden im Jahr 2020 geplant.

Für die Haltestellen des 5. Bauabschnittes (DS.-Nr. 0485/2021) wird in diesem Jahr die Förderzusage erwartet. Nach Eingang des Förderbescheids kann der WBH mit der Umsetzung des barrierefreien Umbaus der 29 Haltesteige beauftragt werden. Die Haltestellen des 5. Bauabschnittes wurden im Jahr 2021 geplant.

Für die 29 Haltesteige des 6. Bauabschnittes wurde in diesem Jahr der Förderantrag gestellt. Die Haltestellen wurden 2022 geplant und der Förderbescheid wird 2024 erwartet. Anschließend kann der WBH mit der Umsetzung beauftragt werden.

Das zuvor beschriebene Vorgehen ist nun auch für die 40 Haltesteige des 7. Bauabschnittes vorgesehen (Planung 2023 – Förderantrag 2024 – Erhalt Förderbescheid 2025 – Umbau).

### **Sachstand 6. Bauabschnitt (Planung 2022)**

Im Rahmen der Vorlage „Auswahl der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau 2022“ (DS.-Nr. 0394/2022) wurde die Verwaltung am 03.05.2022 im Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität damit beauftragt, deutlich mehr als die vorgestellten 30 Haltesteige für den 6. Bauabschnitt zu planen. Im Rahmen der vorhandenen Kapazitätsgrenzen hat sich die Verwaltung daraufhin das Ziel gesetzt, im Jahr 2022 insgesamt 36 Haltesteige zu planen (Zusätzliche sechs Haltesteige: Kabel (Endstelle), Luisenstr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts), Obere Rehstr. (Stadtauswärts), Westerbauer Bahnhof (Steig 1, Stadteinwärts + Steig 2, Stadtauswärts)). Wie in den vorherigen Bauabschnitten wurde auch hier beabsichtigt, einen Teil der Ausbauplanungen durch ein externes Planungsbüro erstellen zu lassen.

Die durchgeführte Ausschreibung wurde jedoch aufgrund der Kapazitäten der Planungsbüros sowie der veranschlagten Kosten zurückgewiesen, sodass eine Beauftragung nicht stattfinden konnte. Daraufhin hat die Verwaltung mit maximalem Aufwand die Planung für 29 Haltesteige vollständig intern umgesetzt. Folgende Haltesteige wurden im 6. Bauabschnitt letztlich barrierefrei geplant:



- Basse Druck (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Bauhaus (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Boele Amtshaus (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Elsey Kirche (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Geitebrücke (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Hildegardis-Schule (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Hohenlimburg Mitte (Steig 3, Stadtauswärts)
- Höing (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Klopstockstr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Köckingstr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Loxbaum (Steig 3, Stadteinwärts + Steig 4, Stadtauswärts)
- Sportpark Ischeland (Stadteinwärts)
- Weststr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Luisenstr. (Stadteinwärts + Stadtauswärts)
- Obere Rehstr. (Stadtauswärts)
- Westerbauer Bahnhof (Steig 1, Stadteinwärts + Steig 2, Stadtauswärts)

Von den ursprünglich 36 Haltesteigen werden sieben Haltesteige dementsprechend zu einem späteren Zeitpunkt barrierefrei geplant. Dies betrifft die Haltesteige Emilienplatz (Stadtauswärts), Kapellenstr. (Steig 1, Stadteinwärts + 2x Stadtauswärts), Nordstr. (Steig 3, Stadteinwärts), Kabel (Endstelle) sowie Sportpark Ischeland (Stadtauswärts).

#### **Anfrage zu barrierefreien Haltestellen (DS.-Nr. 0398/2023)**

Wie in der Stellungnahme zur Anfrage gem. § 5 (1) GeschO „Barrierefreie Haltestellen“ dargelegt, werden die Fragen zur Barrierefreiheit der Haltestellen im Rahmen dieser Vorlage nachfolgend beantwortet.

#### ***1. Wie wird die Anfahrbarkeit der umgebauten Bussteige durch die in Hagen verkehrenden Bustypen sichergestellt?***

Die Anfahrbarkeit der barrierefreien Bussteige wird in Hagen durch die Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn während des Planungsprozesses sowie durch die Beachtung der gängigen Regelwerke (z.B. „DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Teil 3 Öffentlicher Verkehrsraum und Freiraum“) sichergestellt.

#### ***2. Welche Ausbaulängen weisen die bereits umgebauten Bussteige in der Regel auf? Gibt es bereits umgebaute Bussteige, die eine deutlich kürzere Ausbaulänge haben als die Regellänge?***

In der Regel wird bei dem barrierefreien Umbau der Haltesteige eine Ausbaulänge von 20 m angestrebt und realisiert (18 m Bushochbord + 2 m Übergang, s. Abbildung 1). Der Haltestellensteig darf sich hierbei nicht in einer Kurvenlage befinden, da



ansonsten die Anfahrbarkeit (s. Frage 1) nicht gewährleistet werden kann.

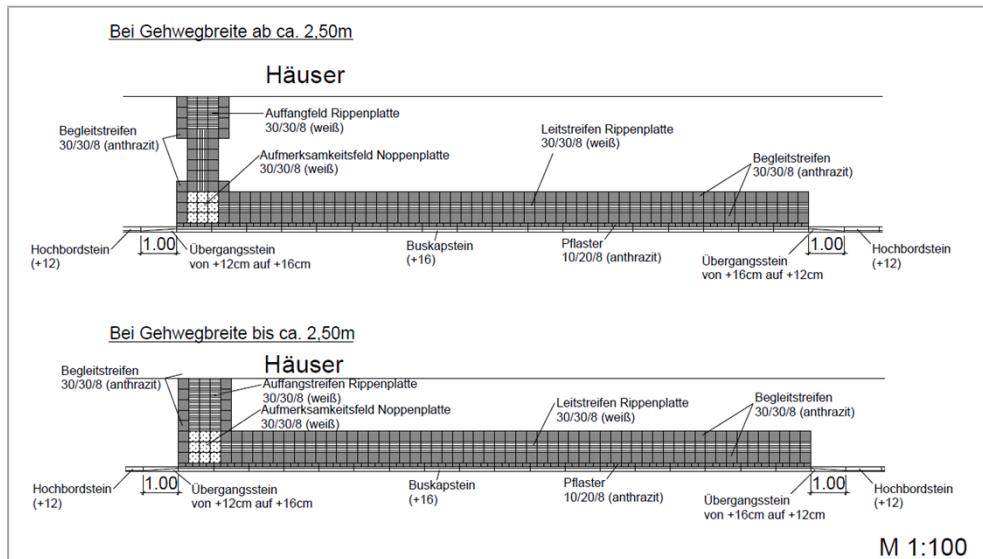


Abbildung 1: Musterblatt Barrierefreiheit

Dennoch gibt es bereits umgebaute Haltestelle, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine deutlich kürzere Ausbaulänge aufweisen (z.B. Haltestelle Osthofstr., Länge ca. 12 m, s. Abbildung 2). Auch in anderen Städten werden an gut frequentierten Haltestellen, an denen Gelenkbusse halten, teilweise sehr kurze Ausbaulängen umgesetzt (z.B. Haltestelle Am Remberg in der Stadt Dortmund, Länge ca. 9 m, s. Abbildung 3). Dementsprechend zeigt sich auch in anderen Städten, dass Ausbaulängen von 20 m in der Praxis nicht immer umsetzbar sind.



Abbildung 2: Haltestelle Osthofstr. in Hagen



Abbildung 3: Haltestelle Am Remberg in Dortmund

Notwendig wird dies oftmals durch vorhandene Einfahrten, Baumbeete, Lichtsignalanlagen, Kurvenradien etc.. Zunächst wird geprüft, ob die Haltestelle in unmittelbarer Umgebung verlegt werden kann, um die Ausbaulänge von 20 m zu realisieren. Sollte dies nicht möglich sein, muss im Einzelfall von der angestrebten Ausbaulänge abgewichen werden. Es ist jedoch immer davon auszugehen, dass auch bei verkürzten Bussteigen die ersten beiden Türen barrierefrei zugänglich sind (s. Abbildung 4).

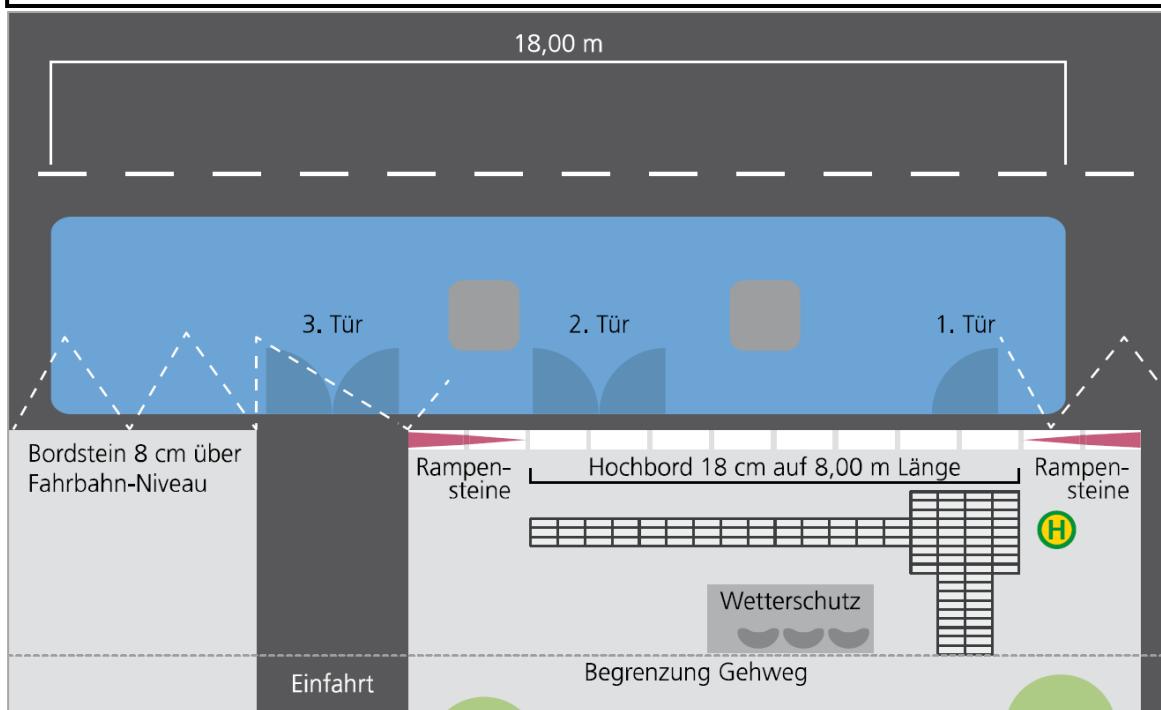


Abbildung 4: Verkürzte Muster-Haltestelle (Quelle: Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV)

**3. Welche Bordsteinhöhen werden gegenwärtig beim Ausbau von Bushaltestellen bzw. welche Bordsteinhöhen sind ggf. früher beim Ausbau von Bushaltestellen verwendet worden?**

In Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn werden für den barrierefreien Umbau von Haltestellen Bordsteine mit einer Höhe von 16 cm verwendet. Die in den Regelwerken empfohlenen Bordsteine mit einer Höhe von 18 cm werden nicht eingesetzt, da die Hagener Busse in der Vergangenheit beim „Überstreichen“ der höheren Bordanlage teilweise aufsetzten. In der Vergangenheit wurde z.B. an der Haltestelle Siedlerstr. HVG versuchsweise ein Bordstein mit einer Höhe von 18 cm eingesetzt.

**4. Ist mit der jeweils gewählten Bordsteinhöhe ein barrierefreier Zugang (horizontaler und vertikaler Spalt zwischen der Einstiegshöhe des Busses und der Bussteigoberfläche von maximal 5 cm) zu den in Hagen verkehrenden Bussen an den bereits umgebauten Bussteigen möglich?**

Mit einer Bordsteinhöhe von 16 cm und einer Einstiegshöhe des abgesenkten Busses von ca. 25 cm ergibt sich ein Höhenunterschied von ca. 9 cm zwischen Bus und Bordstein. Daraus ergibt sich bei der Nutzung der Klapprampe des Busses eine Steigung von 9 %, welche als überwindbar gilt (eine Steigung von 12 % sollte bei der Nutzung der Klapprampe nicht überschritten werden). Durch die besondere Form des Buskapsteins wird beim Absenken des Busses ein minimaler Seitenabstand erreicht. Der horizontale Spalt soll außerdem durch eine gerade Anfahrbarkeit der Haltestellen möglichst geringgehalten werden. Die Gewährleistung der geraden



Anfahrbarkeit der Haltestellen ist bei der Planung des barrierefreien Umbaus ein bedeutsamer Faktor. Die DIN 18040-3 empfiehlt zwar ein vertikales und horizontales Spaltmaß von max. 5 cm, Abweichungen sind jedoch bis zu einem Spaltmaß von 10 cm zulässig.

**5. Gibt es erneuerte und/oder umgebaute Haltestellen bzw. Bussteige, an denen die gewünschte Barrierefreiheit nicht gewährleistet ist?**

**6. Wenn Frage 5 teilweise mit ja beantwortet wird, welche Bussteige sind dies und wie wird der Zugang von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen an den betroffenen Bussteigen gewährleistet?**

An allen aktuell umgebauten Haltestellen wird die angestrebte Barrierefreiheit gewährleistet.

**7. Welche Haltepositionen sind seit Beginn der laufenden Ratsperiode nicht in der Bauform Halten am Fahrbahnrand bzw. Haltestellenkap ausgeführt worden? Welche Begründung gibt es jeweils dafür?**

Grundsätzlich sollen die ausgewählten Haltestellen, wie im Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 21.02.2018 beschlossen (DS.-Nr. 0182/2018), als Fahrbahnrand-/ oder Kaphaltestellen ausgebaut werden. An einigen Haltestellen ist es jedoch notwendig, die Busbuchten beizubehalten. Zu diesen Haltestellen holt sich die Verwaltung bei der jährlichen Vorstellung der Auswahl für den nächsten Bauabschnitt einen Beschluss zur Beibehaltung der Buchten ein. Grund zur Beibehaltung einer Bucht kann beispielsweise eine sehr hohe Verkehrsbelastung sein (die Begründungen sind jeweils den genannten Vorlagen zu entnehmen). Bei der Auswahl für das Jahr 2020 sollte keine Bucht beibehalten werden (DS.-Nr. 0179/2020). Im Jahr 2021 wurde die Beibehaltung der Buchten an den Haltestellen Vorhalle Mitte (Steig 3, Stadtauswärts + Steig 4, Stadteinwärts) und Landgericht (Steig 1, Stadtauswärts + Steig 3, Stadtauswärts) beschlossen (DS.-Nr. 0485/2021). Im Jahr 2022 dagegen die Beibehaltung der Buchten an den Haltestellen Emilienplatz (Stadtauswärts), Geitebrücke (Stadtauswärts), Kapellenstr. (Steig 1, Stadteinwärts + Steig 2, Stadtauswärts). Da die Haltestellen Emilienplatz und Kapellenstr. in die Auswahl für das Jahr 2023 verschoben wurden, ist in diesem Jahr erneut die Beibehaltung dieser Buchten vorgesehen. Außerdem soll die Bucht an der Haltestelle Haßleyer Str. (Steig 1, Stadtauswärts) erhalten bleiben.

**8. Welche Haltestellen sind im Jahr 2023 zur Ausbauförderung beim VRR angemeldet worden?**

Welche Haltesteige im Jahr 2023 für die Ausbauförderung beim VRR angemeldet wurden, ist der Auflistung im Abschnitt „Sachstand 6. Bauabschnitt (Planung 2022)“ zu entnehmen.



**9. Gibt es unter den im Jahr 2023 zur Ausbauförderung eingereichten Bussteigen Planungen, die eine deutlich kürzere Ausbaulänge haben als die Regellänge nach Frage 2? Wenn ja, welche?**

Für einen Teil dieser aufgelisteten Haltesteige sieht die Planung kürzere Ausbaulängen als die angestrebten 20 m vor. Bei der Haltestelle Basse Druck (Stadtauswärts) ist aufgrund eines vorhandenen Baumbeets sowie einer Einfahrt eine Länge von 16 m vorgesehen. Stadteinwärts ist an der Haltestelle Basse Druck eine Länge von 14 m geplant, da hier Einschränkungen durch Einfahrten vorhanden sind. Aus den gleichen Gründen kann an der Haltestelle Klopstockstr. (Stadteinwärts) lediglich eine Länge von 11 m, an der Haltestelle Köckingstr. (Stadtauswärts) eine Länge von 12,5 m, an der Haltestelle Loxbaum (Stadteinwärts in der Overbergstr.) eine Länge von 8 m sowie an der Haltestelle Luisenstr. (Stadteinwärts) eine Länge von 15 m realisiert werden. Für den barrierefreien Zugang zu allen drei Türen eines Gelenkbusses ist eine Länge von ca. 13,5 m ausreichend. Bei Standardbussen mit zwei Türen reichen dagegen ca. 8 m.

**Aktualisierung der Haltestellenkategorien**

Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen erfolgt in Hagen anhand einer Prioritätenliste. Die Grundlage dieser Liste bildet die Kategorisierung der Haltestellen. Somit wurden im Jahr 2017 die Kategorien I-V sowie eine Sonderkategorie gebildet. Die Haltestellen der Sonderkategorie werden aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen vorrangig umgebaut. Anschließend erfolgt der sukzessive Umbau der Haltestellen der regulären Kategorisierung.

Die Grundlage der Haltestellenkategorisierung bilden Daten zu den Ein- und Aussteigern, den Linienhalten pro Stunde sowie der Anzahl der Linien an den jeweiligen Haltestellen. Für diese Faktoren werden jeweils Punkte vergeben, aus denen sich im Anschluss eine Gesamtpunktzahl ergibt, die über die Zuordnung zu den Kategorien I-V bestimmt. Die Sonderkategorie wird von diesem Verfahren ausgenommen, da hier allein die Nähe einer Haltestelle zu einer Einrichtung für Menschen mit Behinderungen entscheidend ist.

Da seit der erstmaligen Kategorisierung der Hagener Bushaltestellen im Jahr 2017 (vgl. DS.-Nr. 0035/2018) inzwischen ca. sechs Jahre vergangen sind, wurden die oben genannten Faktoren im Jahr 2022 einer Aktualisierung unterzogen. Dafür wurden die benötigten Daten sowohl bei der Hagener Straßenbahn AG als auch bei allen weiteren in Hagen verkehrenden Verkehrsunternehmen angefragt. Die Hagener Straßenbahn AG, die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH sowie die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG konnten die angefragten Daten zur Verfügung stellen. Die Busverkehr Rheinland GmbH sowie die Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH konnten keine Ein- und Aussteigerzahlen vorlegen. Daher konnten diese Zahlen bei den von diesen Verkehrsunternehmen angefahrenen Haltestellen nicht in die Kategorisierung einfließen. Bei den sieben Haltestellen, die auf dem Hagener Stadtgebiet ausschließlich von einem dieser beiden Verkehrsunternehmen



angefahren werden, konnte keine Kategorisierung vorgenommen werden. Weiterhin wurde die Liste mit Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen aktualisiert, welche die Grundlage für die Sonderkategorie bildet.

Von den insgesamt 472 Haltestellen (ohne Haltestellen, die lediglich von Taxibussen angefahren werden) gehören nach der Aktualisierung 53 Haltestellen der Sonderkategorie, zwei der Kategorie I, sechs der Kategorie II (viele Haltestellen, die regulär den Kategorien I und II angehören würden, befinden sich aufgrund ihrer Nähe zu Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen in der Sonderkategorie), 86 der Kategorie III, 168 der Kategorie IV sowie 150 Haltestellen der Kategorie V an. Sieben Haltestellen haben keine Kategorie. Als Resultat der Aktualisierung der Daten haben sich die Kategorien von insgesamt 81 Haltestellen verändert. Außerdem sind inzwischen 13 neue Haltestellen hinzugekommen. Eine Liste mit den aktuellen Kategorien aller Haltestellen sowie eine dazugehörige Karte sind der Anlage 1 und 2 zu entnehmen.

Beispielsweise hat die Aktualisierung Einfluss auf die Kategorie der Haltestelle „Kapellenstr.“ im Bezirk Nord (s. Anlage 1, S. 6). Im Jahr 2017 wurde die Haltestelle aufgrund der damaligen Datenlage der Kategorie III zugeordnet. Die aktuellen Daten führen allerdings dazu, dass die Haltestelle „Kapellenstr.“ nun der Kategorie II zugeordnet wird. Dementsprechend hat diese Haltestelle an Bedeutung gewonnen und steigt in der Prioritätenliste auf. Im Gegensatz dazu hat etwa die Bedeutung der Bushaltestelle „Elisabethstr.“ im Bezirk Mitte innerhalb der letzten fünf Jahre abgenommen (s. Anlage 1, S. 3). Während diese bisher zur Kategorie III gehörte, wird sie nun in die Kategorie IV eingeordnet. Dies hat zur Folge, dass die Haltestelle in der Prioritätenliste des barrierefreien Umbaus absteigt.

Gründe für die Veränderungen in der Kategorisierung können etwa gestiegene bzw. gesunkene Ein- und Aussteigerzahlen, eine veränderte Anzahl an Linienhalten pro Stunde und eine veränderte Anzahl an Linien an einer Haltestelle sein. Dabei können sowohl einzelne Faktoren als auch eine Mischung von Faktoren eine Rolle spielen.

Die Auswahl der zu planenden Haltestellen erfolgte für den 6. und 7. Bauabschnitt bereits unter Berücksichtigung der aktuellen Kategorisierung.

## **Inklusion von Menschen mit Behinderung**

### Belange von Menschen mit Behinderung

sind betroffen

#### Kurzerläuterung:

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen betrifft grundsätzlich die Belange von Menschen mit Behinderung. Die Ausbauplanung berücksichtigt diese Belange.



## Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Die Stärkung des ÖPNV (und somit des Umweltverbunds) wirkt sich grundsätzlich positiv auf den Klimaschutz aus.

## Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez. Henning Keune  
(Technischer Beigeordneter)



## **Verfügung / Unterschriften**

### **Veröffentlichung**

Ja

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

### **Oberbürgermeister**

### **Gesehen:**

---

**Erster Beigeordneter  
und Stadtkämmerer**

---

**Stadtsyndikus**

---

**Beigeordnete/r  
Die Betriebsleitung  
Gegenzeichen:**

---

---

---

---

---

---

---

---

**Amt/Eigenbetrieb:**

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

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

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---