



## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

**Beteilt:**

HVG GmbH

**Betreff:**

Auswahl der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau 2024 und Sachstandsbericht

**Beratungsfolge:**

18.06.2024 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

17.09.2024 Beirat für Menschen mit Behinderungen

17.09.2024 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 sowie das aktualisierte Musterblatt 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 (8. Bauabschnitt). Anschließend wird dargelegt, an welchen Haltestellen die vorhandenen Haltestellenbuchten beibehalten werden sollen und welche Neuerung es hinsichtlich der Haltestellenausstattung gibt. Es wird weiterhin erläutert, welche Haltestellen aus vergangenen Bauabschnitten in den 8. Bauabschnitt übernommen wurden. Auch der aktuelle Stand des barrierefreien Ausbaus wird vorgestellt. Abschließend wird die Aktualisierung des Musterblattes beleuchtet.

## Begründung

### Auswahl der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau 2024 (8. Bauabschnitt)

Im Jahr 2024 wird die Stadt Hagen für die untenstehenden Haltestellen die Planungsunterlagen vorbereiten. Im kommenden Jahr kann dann der entsprechende Förderantrag gestellt werden.

- Aschenbergstr. (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Basse Druck (stadteinwärts)
- Boelerheide (1x stadteinwärts + 2x stadtauswärts)
- Cunostr. (2x stadteinwärts + 2x stadtauswärts)
- Dahl (stadtauswärts)
- Elsey Post (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Emsterfeld (stadteinwärts + stadtauswärts)
- FernUniversität (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Fröbelstr. (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Goebenstr. (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Grundschiötteler Str. (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Helfe Mitte (stadteinwärts + 2x stadtauswärts)
- Hoheleye (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Klopstockstr. (stadteinwärts)
- Niederhaspe (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Pieperstr. (stadtauswärts)
- Polizeipräsidium (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Rundturnhalle (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Sportpark Ischeland (stadtauswärts)
- Stennesufer (stadtauswärts)
- Vereinsstr. (stadteinwärts + stadtauswärts)

Demnach wird der barrierefreie Ausbau von 40 Haltesteigen geplant. Diese bilden den 8. Bauabschnitt. Hinzu kommen in der Regel weitere Haltestellen, die im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen umgebaut werden.



Alle Haltestellen des 8. Bauabschnittes befinden sich in der Kategorie III. Mit dem zukünftigen 9. Bauabschnitt (Planung im Jahr 2025) kann die Planung der Haltestellen der Kategorie III voraussichtlich abgeschlossen werden. Darauf folgen die Haltestellen der Kategorie IV. Diese Kategorie umfasst 290 Haltesteige, deren barrierefreier Umbau geplant werden muss.

#### Beibehaltung von Haltestellenbuchten

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. Bei einigen Haltesteigen ist es trotz des Beschlusses notwendig, die vorhandenen Busbuchten beizubehalten. An diesen Haltesteigen strebt die Verwaltung die Planung barrierefreier Busbuchten an. Die betroffenen Haltesteige sowie die Gründe zur Beibehaltung der Buchten werden nachfolgend dargestellt.

Die Bucht am Haltesteig **Emsterfeld (stadteinwärts)** soll beibehalten werden. Die Gründe legt die Verwaltung bereits in der Vorlage mit der Drucksachennummer 0514-1/2023 dar. Der Beschluss zur Beibehaltung der Bucht wurde bereits in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 13.09.2023 eingeholt.

Die Haltestellenbucht am **Haltesteig Emsterfeld (stadtauswärts)** ist aus Sicht der Hagener Straßenbahn ebenfalls erhaltenswürdig. Die Hagener Straßenbahn nutzt die Bucht zum Zeitausgleich für Busse, die sich vor dem vorgesehenen Zeitplan befinden. Um auf die vorgesehene Fahrplanzeit zu kommen, sind Standzeiten erforderlich, die lediglich an Haltestellenbuchten abgeleistet werden können. Am Fahrbahnrand kann an dieser Stelle kein Zeitausgleich geschaffen werden, da die Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs zu hoch wäre. Zusätzlich soll die Bucht zukünftig ggf. als Pausenplatz für die Buslinie 519 genutzt werden.

Auch an der Haltestelle **FernUniversität (stadteinwärts + stadtauswärts)** ist die Beibehaltung der Haltestellenbuchten aus Sicht der Verwaltung notwendig. Neben der hohen Verkehrsbelastung in diesem Bereich (über 20.000 Kfz/24 h) ist die Feithstraße Teil des LKW-Routenkonzepes und gilt in diesem Zusammenhang als Vorrangroute. Auch wird diese Strecke für Umleitungsverkehre genutzt. Im Hinblick auf zukünftige Baustellen im Stadtgebiet sind Umleitungsverkehre auf dieser Strecke zukünftig vermehrt zu erwarten. Die Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs wäre durch den Rückbau der Buchten daher zu hoch.

Am Haltesteig **Fröbelstr. (stadteinwärts)** befindet sich ebenfalls eine Bucht, die aus Sicht der Hagener Straßenbahn erhalten bleiben sollte. Die Bucht wird ebenfalls zum Zeitausgleich bei Verfrühung der Busse genutzt. Um auf die vorgesehene Fahrplanzeit zu kommen, sind Standzeiten erforderlich, die lediglich an Haltestellenbuchten abgeleistet werden können. Am Fahrbahnrand kann an dieser Stelle kein Zeitausgleich geschaffen werden, da die Beeinträchtigung des fließenden



Verkehrs zu hoch wäre.

Aufgrund eines unmittelbar anschließenden Knotenpunktes strebt die Verwaltung außerdem den Erhalt der Buchten an der Haltestelle **Grundschötteler Str. (stadteinwärts + stadtauswärts)** an. Aufgrund der Nähe zum Knotenpunkt wäre hier bei einem Umbau zu einer Fahrbahnrandhaltestelle mit erheblichen Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs zu rechnen. Die Verkehrsbelastung ist in diesem Bereich mit ca. 20.000 Kfz/24 h als hoch zu bewerten. Durch die Beibehaltung der Buchten stehen der Verwaltung außerdem bessere Optionen für eine potenzielle Radwegeführung auf der Enneper Straße zur Verfügung.

Die Begebenheiten an der Haltestelle **Helfe Mitte (stadteinwärts)** erfordern ebenfalls das Beibehalten der vorhandenen Busbucht. Neben der Nutzung der Bucht zum Zeitausgleich durch die Hagener Straßenbahn ist in diesem Fall die Anfahrbarkeit des Haltesteigs bei Erhalt der Bucht besser gewährleistet. Dies ist damit zu begründen, dass die Busse aus der Pappelstraße in die Helfer Straße einbiegen und bei Beibehaltung der Bucht die notwendige Fläche zum geraden Anfahren des Steigs gegeben ist. Weiterhin wird mit Erhalt der Haltestellenbucht ein Rückstau in den Kreuzungsbereich verhindert.

Das Bestreben die Busbucht an der Haltestelle **Niederhaspe (stadtauswärts)** zu erhalten, ist ebenfalls mit einem unmittelbar angrenzenden Knotenpunkt zu begründen. Auch hier wäre bei einem Ausbau des Haltesteigs zu einer Fahrbahnrandhaltestelle aufgrund der Verkehrsbelastung von über 20.000 Kfz/24 h mit einem Rückstau in den Kreuzungsbereich sowie mit einem insgesamt negativen Einfluss auf den fließenden Verkehr zu rechnen.

Die Busbucht der Haltestelle **Pieperstr. (stadtauswärts)** wird durch die Hagener Straßenbahn als Warteplatz genutzt, wenn die angrenzende Wende-/Warteschleife in der Pieperstraße durch PKW belegt ist. In der Schleife befinden sich Altglas- und Altpapiercontainer, weshalb diese regelmäßig durch PKW belegt wird. Bei der Realisierung einer Fahrbahnrandhaltestelle wäre die Beeinträchtigung des Verkehrs zu hoch.

Eine Notwendigkeit zur Beibehaltung der Buchten besteht weiterhin an der Haltestelle **Polizeipräsidium (stadteinwärts + stadtauswärts)**. Wie auch die Haltestelle FernUniversität liegt diese Haltestelle an der Feithstraße. Neben der hohen Verkehrsbelastung in diesem Bereich (über 20.000 Kfz/24 h) ist die Feithstraße auch an dieser Stelle Teil des LKW-Routenkonzeptes und gilt in diesem Zusammenhang als Vorrangroute. Auch wird diese Strecke für Umleitungsverkehre genutzt. Im Hinblick auf zukünftige Baustellen im Stadtgebiet sind Umleitungsverkehre auf dieser Strecke zukünftig vermehrt zu erwarten. Die Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs wäre durch den Rückbau der Buchten daher zu hoch.

Die beiden Buchten der Haltestelle **Rundturnhalle (stadteinwärts + stadtauswärts)** werden als Warteplätze für E-Wagen und Schulbusse genutzt. Da an den Haltesteigen in der Regel mehrere E-Wagen und Schulbusse gleichzeitig warten



würde es durch den Rückbau der Buchten zu enormen Einschränkungen des fließenden Verkehrs kommen.

An der Haltestelle **Sportpark Ischeland (stadtauswärts)** befindet sich derzeit keine Bucht. An diesem Haltesteig soll die Umsetzung einer Haltestellenbucht jedoch in der Planungsphase geprüft werden. Aktuell nehmen Busse beim Halten an der Haltestelle den Rechtsabbiegerstreifen ein. Der Rechtsabbiegerstreifen wird vom Höing kommend für die Zufahrt zur Ischelandhalle, zum Westfalenbad etc. genutzt. Bei Großveranstaltungen (bspw. in der Ischelandhalle) kommt es zu einem hohen Verkehrsaufkommen und damit zu einer hohen Auslastung auf dem Rechtsabbiegerstreifen. Durch den Bau einer weiteren Halle auf dem Gelände wird diese Situation weiter verschärft. Durch das Anlegen einer Haltestellenbucht wäre der Einfluss des ÖPNV auf den Rechtsabbiegerverkehr zukünftig geringer. In diesem Zuge würde eine Vorrangschaltung an der Lichtsignalanlage für Busse angelegt, um das Einfädeln des ÖPNV in den Verkehr zu beschleunigen. Wird diese Variante bei der Planung als nicht realisierbar eingestuft, wird der Haltesteig als Fahrbahnrandhaltestelle barrierefrei ausgebaut.

Trotz der Bemühungen der Verwaltung vorhandene Haltestellenbuchten nach Möglichkeit zurückzubauen, befinden sich in diesem Bauabschnitt vermehrt Haltestellen, an denen die Beibehaltung der Buchten angestrebt werden sollte. Auch zukünftig ist die Verwaltung weiter bemüht, Fahrbahnrand- bzw. Kaphaltestellen umzusetzen.

#### Haltestellenausstattung

Die Haltestellen werden im Rahmen des barrierefreien Ausbaus grundsätzlich mit Buskapsteinen sowie einem taktilen Leitsystem ausgestattet.

Weitere Elemente der Haltestellenausstattung werden an den Haltestellen, sofern baulich möglich und noch nicht vorhanden, ergänzt. Je nach Zustand der vorhandenen Haltestellenausstattung wird zudem eine Erneuerung der Elemente berücksichtigt. Die Haltestellenausstattung umfasst Wartehallen (inkl. Sitzgelegenheit, Fahrplanvitrine und Beleuchtung), Haltestellenschilder sowie Abfallbehälter.

Seit dem 7. Bauabschnitt wird die Größe der neu zu errichtenden Wartehallen an die Einsteigendenzahl am Haltesteig angepasst. Bei bis zu 99 Einsteigenden pro Tag entspricht die ideale Wartehallengröße einer 3-feldrigen Wartehalle (Breite: ca. 3,9 m). Ab 100 und bis zu 199 Einsteigenden pro Tag sollte eine 4-feldrige Wartehalle angestrebt werden (Breite: ca. 5,2 m). Alle Haltestellen mit über 199 Einsteigenden pro Tag sollten idealerweise eine 5-feldrige Wartehalle erhalten (Breite: ca. 6,5 m). Die tatsächlich realisierbare Wartehallengröße ist von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Es kann auch sinnvoll sein, eine 2-feldrige Wartehalle umzusetzen (Breite: ca. 2,6 m). Außerdem kann die Dach- und Seitenscheibentiefe der Wartehallen angepasst werden. Teilweise ist aus Platzgründen keine Wartehalle umsetzbar. Dieses neue Vorgehen wird rückwirkend auch für den 6. Bauabschnitt angewandt.



In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 06.06.2023 wurde die Berücksichtigung von Sonderborden bei künftigen Planungen beschlossen. Der Einbau von Sonderborden wurde seitens der Stadtverwaltung, der Hagener Straßenbahn sowie dem Wirtschaftsbetrieb Hagen geprüft und als nicht praxistauglich eingestuft. Die Umsetzung von Sonderborden im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen wird daher nicht verfolgt.

#### Übernahme von Haltestellen aus vergangenen Bauabschnitten

Es wurden einige Haltestellen aus vergangenen Bauabschnitten in den 8. Bauabschnitt übernommen. Dabei handelt es sich um die Haltesteige Basse Druck (stadteinwärts), Klopstockstr. (stadteinwärts), Sportpark Ischeland (stadtauswärts), Emsterfeld (stadteinwärts + stadtauswärts) und Pieperstr. (stadtauswärts). Die Gründe werden nachfolgend dargelegt.

Die Haltestellen Basse Druck (stadteinwärts), Klopstockstr. (stadteinwärts) sowie Sportpark Ischeland (stadtauswärts) waren ursprünglich für den 6. Bauabschnitt vorgesehen. Nach Beschluss am 20.03.2024 im Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (DS.-Nr. 0140/2024) sollen die Planungen der Haltestellen Basse Druck (stadteinwärts) und Klopstockstr. (stadteinwärts) überarbeitet werden. Dies geschieht im Rahmen des 8. Bauabschnittes.

Hinsichtlich des Umbaus der Haltestelle Sportpark Ischeland (stadtauswärts) wurde zunächst die konkrete Planung für die in unmittelbarer Nähe vorgesehene neue Sporthalle abgewartet. Wie in der Vorlage mit der Drucksachennummer 0514/2023 bereits dargestellt, wurde der Haltesteig von dem 6. Bauabschnitt zurückgestellt. Da der Haltestellenbereich in den Plänen für die Halle ausgespart wurde, kann die Planung für den barrierefreien Ausbau des Haltesteigs nun im 8. Bauabschnitt durchgeführt werden. Im Gegensatz zu den Haltesteigen Basse Druck (stadteinwärts) sowie Klopstockstr. (stadteinwärts) lag für die Haltestelle Sportpark Ischeland (stadtauswärts) noch keine abgeschlossene Ausbauplanung vor.

Die Haltestellen Emsterfeld (stadteinwärts + stadtauswärts) und Pieperstr. (stadtauswärts) waren ursprünglich Teil des 7. Bauabschnittes und wurden als Fahrbahnrandhaltestellen geplant (die vorhandenen Busbuchten sollten dementsprechend zurückgebaut werden). Im Laufe der Planung dieser Haltesteige hat sich allerdings die Notwendigkeit zur Beibehaltung der Busbuchten herausgestellt.

#### Stand des barrierefreien Umbaus

Im Jahr 2023 fand der barrierefreie Umbau der Haltestellen des 4. Bauabschnittes 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.



Nachdem der Förderbescheid für die Haltestellen des. 5. Bauabschnittes im vergangenen Jahr eingegangen ist, findet dieses Jahr der Umbau der 29 Haltesteige statt (DS.-Nr. 0485/2021). Die Haltesteige des 5. Bauabschnittes wurden im Jahr 2021 geplant.

Für die Haltestellen des 6. Bauabschnittes (DS.-Nr. 0394/2022) wird dieses Jahr der Förderbescheid erwartet. Im Rahmen des 6. Bauabschnittes wurden im Jahr 2022 insgesamt 29 Haltesteige barrierefrei geplant. Nach Abzug der oben genannten Haltesteige Basse Druck (stadteinwärts) und Klopstockstr. (stadteinwärts) werden im Zuge des 6. Bauabschnittes die untenstehenden 27 Haltesteige ausgebaut. Nach Erhalt des Förderbescheids kann der WBH mit der Umsetzung beauftragt werden. Mit dem Ausbau ist im Jahr 2025 zu rechnen.

- Basse Druck (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. (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)

Für die Haltestellen des 7. Bauabschnittes (DS.-Nr. 0514/2023) wurde in diesem Jahr der Förderantrag gestellt. Die Haltestellen wurden 2023 geplant und der Förderbescheid wird 2025 erwartet. Anschließend kann der WBH mit der Umsetzung beauftragt werden. Nach Abzug der oben genannten Haltestellen Emsterfeld (stadteinwärts + stadtauswärts) und Pieperstr. (stadtauswärts) wurde im Rahmen des 7. Bauabschnittes der barrierefreie Ausbau der nachfolgenden 37 Haltesteige zur Förderung angemeldet:

- Boeler Str. (2x stadtauswärts)
- Eckeseyer Str. (stadteinwärts + stadtauswärts)
- Emilienplatz (stadtauswärts)
- Emster Str. (stadteinwärts)
- 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)
- Wasserloses Tal (stadteinwärts + stadtauswärts)

Das zuvor beschriebene Vorgehen ist nun auch für die 40 Haltestesteige des 8. Bauabschnittes vorgesehen (Planung 2024 – Förderantrag 2025 – Erhalt Förderbescheid 2026 – Umbau).

#### Aktualisierung des Musterblattes

In Anlehnung an den Beschluss des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität vom 20.03.2024, „alle zukünftig umzubauenden Haltestellen im Regelfall behindertengerecht nach DIN 18040-3 barrierefreies Bauen zu planen und zu bauen“ (DS.-Nr.: 0140/2024) hat die Verwaltung das Musterblatt für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen aktualisiert.

Der barrierefreie Ausbau orientierte sich bisher am „Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum“, herausgegeben vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen und StraßenNRW. An dem Leitfaden haben sich auch viele andere umliegende Städte orientiert. Bei dem Leitfaden handelt es sich um einen Erlass, dessen Inhalte die Stadt Hagen in ein entsprechendes Musterblatt für den barrierefreien Ausbau übernommen hat. Dieses Musterblatt sieht gemäß dem Leitfaden Noppenplatten als Einstiegsfeld vor (Maße: 90 x 90 cm). Das Einstiegsfeld ist Teil des taktilen Blindenleitsystems. Ein taktiles Leitsystem zu einem DFI-Anzeiger ist im Leitfaden und entsprechend im Musterblatt bisher nicht enthalten. DFI-Anzeiger werden inzwischen vermehrt (durch die Hagener Straßenbahn) aufgestellt.

Die DIN-Normen 18040-3 sowie 32984 sehen für das Einstiegsfeld jedoch Rippenplatten vor. Das Einstiegsfeld soll demnach außerdem eine Größe von 120 x 90 cm aufweisen. Um den Standard der gängigen DIN-Normen einzuhalten, hat die Verwaltung das Musterblatt nun aktualisiert (s. Anlage 1). Der überholte Leitfaden des Ministeriums wird dementsprechend nicht weiter angewandt. Mit der Aktualisierung des Musterblattes wird für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen nun ein Einstiegsfeld aus Rippenplatten in den vorgegebenen Maßen vorgesehen.

Bei der Überarbeitung des Musterblattes wurde weiterhin ein hoher Fokus auf die barrierefreie Positionierung der Elemente der Haltestellenausstattung (Abfallbehälter, Wartehalle, DFI-Anzeiger, Haltestellenschild) gelegt. Dementsprechend werden die Elemente so angeordnet, dass bspw. Rollstuhlfahrende die Haltestelle problemlos befahren und in/aus den/dem Bus ein- und ausfahren können.



Außerdem wurde der Verwaltung in der Sitzung des Seniorenbeirats am 16.11.2023 der Einbau eines taktilen Leitsystems zum Auffinden der DFI-Anzeiger empfohlen. Der Beschluss des Seniorenbeirats lautet wie folgt: „Der Seniorenbeirat empfiehlt der Verwaltung das Musterblatt zum barrierefreien Ausbau der Stadt Hagen zu überarbeiten. In diesem Zuge sollte u.a. auch eine Lösung für das taktile Auffinden der DFI-Anzeiger erarbeitet werden“. Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen werden daher nun taktile Elemente zum Auffinden der DFI-Anzeiger vorgesehen. Diese werden im Musterblatt ebenfalls dargestellt. Die Notwendigkeit zur Ergänzung des Leitsystems ergibt sich daraus, dass die DFI-Anzeiger standardmäßig über einen Taster verfügen, welcher das Vorlesen der Abfahrtszeiten ermöglicht. Ohne taktile Elemente, die zum Anzeiger führen, können Menschen mit Sehbehinderung den DFI-Anzeiger jedoch nicht auffinden.

Im Leitsystem befindet sich daher nun ein Abzweigfeld aus Noppenplatten (Maße: 90 x 90 cm) sowie ein darauffolgender Auffindestreifen (Breite: 90 cm), welcher zum DFI-Anzeiger leitet. Diese Anordnung ergibt sich aus folgender Vorgabe: DIN-Norm 32984, Kapitel 5.2.3.4 Auffinden von Informationseinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen, Bild 10 – Auffindestreifen für Informationseinrichtung.

Die angedachten Änderungen des Musterblattes wurden mit Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen abgestimmt. Eine abschließende Freigabe durch den Beirat für Menschen mit Behinderungen sowie den Seniorenbeirat erfolgt im Rahmen des Beratungsganges dieser Vorlage.

Bei dem Musterblatt handelt es sich um einen Standard, welcher bei der Planung barrierefreier Haltestellen möglichst eingehalten werden sollte. Die örtlichen Gegebenheiten lassen die Umsetzung der Standardlösung jedoch nicht immer zu. Vor allem im Hinblick auf die Abstände der Haltestellenelemente können daher Einzelfallentscheidungen notwendig sein.

Das aktualisierte Musterblatt wird für die anstehenden Planungen des 8. Bauabschnittes bereits angewandt. Soweit möglich findet das neue Musterblatt rückwirkend auch für den 6. und 7. Bauabschnitt des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen Berücksichtigung, obwohl die Planungen dieser Haltestellen bereits abgeschlossen sind. Bringt die Hagener Straßenbahn zukünftig an bereits ausgebauten Haltestellen DFI-Anzeiger an, wird das taktile Leitsystem zum Auffinden der DFI-Anzeiger nachträglich durch die Hagener Straßenbahn angebracht.

## **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:** \_\_\_\_\_

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---