**Vorlage Nr. 126/2015**

LANDRATSAMT
**WALDSHUT**

09.07.2015

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten**
**Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr**

**Fortschreibung Nahverkehrsplan - Ergänzung Nahverkehrsplan durch ein Linienbündelungskonzept - Ergänzung um Anlage E "Barrierefreiheit: Fahrzeuge/Haltestellen/Umfeld"**

**Beschlussvorlage**

| Gremium | Sitzung am | Öffentlichkeitsstatus | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| Kreistag | 22.07.2015 | öffentlich | Beschlussfassung |

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag beschließt die Ergänzung des Nahverkehrsplanes bzw. des Linienbündelungskonzeptes um die Anlage E „Barrierefreiheit: Fahrzeuge/Haltestellen/Umfeld“ gemäß beigefügter Anlage.

**Sachverhalt:**
Der Kreistag hat in seiner Sitzung vom 17. Mai 2006 den Nahverkehrsplan (NVP) und am 17. Juli 2013 eine Ergänzung in Form eines Linienbündelungskonzeptes beschlossen.

Aus Sicht der Verwaltung gibt es wieder einen Handlungsbedarf. Der NVP sollte eine Ergänzung (Anlage E) zum NVP im Bereich „Barrierefreiheit: Fahrzeuge / Haltestellen / Umfeld“ erfahren.

Gesamthaft ist das Thema „Barrierefreiheit“ ein Teil der UN-Behindertenkonvention. Diese hat Deutschland 2009 ratifiziert und arbeitet an deren Umsetzung. Es geht um die Rechte von Behinderten: Nichtdiskriminierung, Chancengleichheit, Zugangsmöglichkeiten und Gleichstellung. Diese Menschen sollen eine gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft in allen Bereichen des Lebens erfahren. Die zentrale Voraussetzung bzw. Grundvoraussetzung für diese Teilhabe ist die Mobilität.

Das Thema Barrierefreiheit rückt so und angesichts des demographischen Wandels immer stärker in den Fokus des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Immer mehr ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen nutzen den ÖPNV. Im Nahverkehrsbericht des Landkreises im Herbst 2014 wurde dies entsprechend ausgeführt. Der Landkreis nimmt sich diesem Thema an.

Der Gesetzgeber hat durch eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Aufgabenträger verpflichtet (§ 8 III PBefG), im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat der Gesetzgeber als <u>Ziel</u> ausgegeben, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (§ 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG).

Die Barrierefreiheit ist eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sie ist noch lange keine Realität und sie kann nicht einfach verordnet werden. Vollständige Barrierefreiheit wie sie der Gesetzgeber – als ein Ziel von verschiedenen Zielen im ÖPNV – vorgegeben hat, wird erst Ergebnis eines langen Prozesses sein. Nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Haltestellen, z.B. ein Hochbord/eine Rampe an den Bushaltestellen und deren Umfeld, müssen in diesem Zusammenhang barrierefrei werden.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Diese kann nur im Zusammenspiel von Aufgabenträgern, Baulastträgern und Verkehrsunternehmen erreicht werden. Sie steht unter dem Vorbehalt des seitens aller Beteiligten Möglichen und vernünftigerweise finanziell, personell und organisatorisch Leistbaren. Ziel muss ein ausgewogenes Stufenkonzept sein, das alle Belange berücksichtigt.

Auch vor dem ehrgeizigen Ziel, die Fahrgastzahlen und das Fahrplanangebot trotz sinkender Schüler-/Fahrschülerzahlen zu halten, ist es – auch wirtschaftlich – notwendig, den älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen den Einstieg in Busse und Bahnen in wahrsten Sinne des Wortes zu erleichtern. Dies ist jedoch vor dem Hintergrund enormer Kosten, sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei der Infrastruktur, nur stufenweise möglich. Zunächst sollen die nachfragestarken Linien von Bussen mit Niederflurtechnik, optischer und akustischer Haltestellenansage befahren werden. Ebenso könnten die Baulastträger verfahren und stufenweise zunächst stark frequentierte Haltestellen und deren Umfeld oder bei Erneuerungen die Barrierefreiheit umsetzen.

Wir streben an, dass in 10 bis 15 Jahren im Linienverkehr nur noch Busse mit Niederflurtechnik einschließlich optischer und akustischer Haltestellenansage im Einsatz sind. Ob dies auf allen Linien, auch bei Linien mit derzeit über 90 %igem Schüleranteil, machbar ist, kann heute nicht abschließend beurteilt werden. Deshalb haben wir für die stark von Schülerinnen und Schülern dominierten Buslinienverkehren die Formulierung „Bis Dezember 2027 anzustreben“ gewählt. Die zusätzlichen Kosten für die Umrüstung der Fahrzeuge für diesen Bereich würden derzeit voraussichtlich ca. 500.000 €/Jahr betragen, da hier überwiegend Kombi-Fahrzeuge im Einsatz

sind, welche nur an Schultagen im Linienverkehr verkehren können. Diese Fahrzeuge müssen in der schulfreien Zeit für weitere Fahrten im Freizeit- und Reiseverkehr (Kofferraum erforderlich) eingesetzt werden, damit sie den Renditebereich erreichen. Die genannten Zusatzkosten für Niederflur müssten vom Unternehmen, über die Tarife oder über Zuschüsse Dritter ( z.B. Landkreis) finanziert werden. Deshalb sind zunächst die Fahrgastzahlen - einschließlich einer Betrachtung der Anteile Erwachsene/Schüler - auf den einzelnen Linien, die Kostensituation der Busbeschaffungen, die Zuschusssituation des Landes, die Finanzsituation des Landkreises, die Entwicklung des Schülerverkehrs und die allgemeine Entwicklung des ÖPNV abzuwarten und zu beobachten. Aus Sicht der Verwaltung ist erst in fünf bis sechs Jahren absehbar, ob und welche dieser Linien zu welchen Zeitpunkten mit Niederflurbussen befahren werden können. Mit der Formulierung „anzustreben“ geben wir jedoch klar zu erkennen, dass wir das Ziel „Barrierefreiheit“ auf allen Linien fest vor Augen haben.

Bereits im Herbst 2014 wurde das Thema im Verwaltungs- und Finanzausschuss vorgestellt. Im März 2015 wurde die Anlage E mit einem Informationsschreiben an alle Kreistagsmitglieder zugestellt, um bereits frühzeitig Anregungen einarbeiten zu können.

Es wurde auch eine frühzeitige Abstimmung und eine Voranhörung mit den Konzessionären, den Busunternehmen und Behörden im Frühherbst 2014 vorgenommen. Anregungen wurden – soweit machbar – in den Entwurf eingearbeitet. Im Herbst 2014 wurde das förmliche Anhörungsverfahren eingeleitet. Im Frühjahr 2015 wurde eine zweite Anhörungsrunde mit der aktualisierten Anlage E durchgeführt. Der Großteil der eingegangenen Stellungnahmen waren Zustimmungen ohne Bedenken und Anregungen. Die konkreten Eingaben wurden jeweils intensiv geprüft und Anregungen bestmöglich in die Anlage E eingearbeitet. Von drei Gemeinden wurde gefordert schon zum 1. Januar 2022 auf allen Linien nur noch mit Niederflurbussen zu fahren. Andererseits kamen Bedenken, dass die Niederflurbusse zu schnell eingeführt werden und erhebliche Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen oder den Landkreis verursachen könnten. Auch die geringere Sitzplatzkapazität in den Schülerbussen wurde angesprochen.
Die vorliegende Version ist bei Abwägung aller Argumente und vor dem Hintergrund des finanziell Machbaren ein fairer Kompromiss. Schrittweise gehen wir das Thema „Barrierefreiheit“ an. Die Mehrkosten sind zunächst bei starken Buslinien minimal und über die Linienverkehrsunternehmen tragbar. Barrierefreiheit bietet die Chance auf mehr Fahrgäste bzw. Einnahmen zur Refinanzierung. 12m Niederflurbusse haben etwa 5 - 6 Sitzplätze/Bus weniger als Kombibusse. Hier haben wir bei den Fahrzeugen mit der Festlegung auf mindestens 44 Sitzplätze (75 Plätze gesamthaft) darauf geachtet, nicht weitere Sitzplätze zu verlieren. In Niederflurbussen ist das Stehen grundsätzlich angenehmer als in den zumeist engeren Kombibussen. Weiter sind schon heute viele Niederflurbusse - auch 15m und 18m Busse - im Einsatz und der demographische Wandel wird die Fahrgastzahl in den jeweiligen Bussen weiter geringer werden lassen. Gesamthaft ist der Verlust der Sitzplätze somit überschaubar und die Anzahl der Schülerinnen und Schüler, welche stehen wird wohl eher geringer. Natürlich hätten auch wir gerne für jeden Fahrgast einen Sitzplatz, dies ist nicht finanzierbar.

Wir sind es den angesprochenen Bevölkerungskreisen mit dem berechtigten Interesse an größerer Teilhabe an der Mobilität bzw. am Öffentlichen Personennahverkehr schuldig, auch unter überschaubaren Einschränkungen anderer Fahrgäste und den entstehenden Kosten, Fortschritte bei der Barrierefreiheit anzustreben und zu erzielen.

Die vorliegende Anlage E „Barrierefreiheit: Fahrzeuge / Haltestellen / Umfeld“ soll als Ergänzung zum Nahverkehrsplan bzw. als Bestandteil des Nahverkehrsplanes vom Kreistag beschlossen werden (siehe Anlage E – Ergänzung des Nahverkehrsplanes).

Die Vorlage wurde am 8. Juli 2015 im Verwaltungs- und Finanzausschuss vorberaten. Der Vorlage bzw. der beigefügten Anlage E wurde in der vorliegenden Form einstimmig zugestimmt.

**Stellungnahme der Verwaltung:**
Diese Ergänzung des Nahverkehrsplanes durch die Anlage E „Barrierefreiheit: Fahrzeuge / Haltestellen / Umfeld“ ist notwendig, um den rechtlichen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen an den ÖPNV in den kommenden Jahren gerecht zu werden. Sie ist ein fairer Kompromiss

für die verschiedenen Interessen der Betroffenen und Beteiligten. Sie ermöglicht nach und nach mehr gleichberechtigte Teilhabe an der Mobilität und darüber hinaus am gesellschaftlichen Leben.

**Finanzierung:**
Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen zunächst und soweit absehbar keine Auswirkungen auf den Haushalt.

**Demografische Entwicklung:**
Durch ein attraktives ÖPNV-Angebot, das den heutigen Anforderungen einer angemessenen Ausstattung der Fahrzeuge, Zugängen zu den Haltestellen einschließlich Umfeld entspricht, wird die Attraktivität des Landkreises Waldshut als Wohn- und Arbeitsstandort, insbesondere auch im Ländlichen Raum, erhöht. Durch den Einsatz von mehr Niederflurbussen und die Erleichterung der Zugänge in die Fahrzeuge wird die Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Nutzer deutlich erleichtert.

Dr. Martin Kistler
Landrat

**Anlage:**

Ergänzung des Nahverkehrsplanes (Linienbündelungskonzept) vom Juli 2013 – Ergänzung um Anlage E „Barrierefreiheit: Fahrzeuge / Haltestellen / Umfeld“