

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0735/2024
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	11.02.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Konzept zur Priorisierung von Bushaltestellen für die barrierefreie Umgestaltung

Beschlussvorschlag:

- I. Der Ausschuss beschließt die Anwendung der Systematik des anhängenden Konzeptes zur Priorisierung von Bushaltestellen für den barrierefreien Ausbau.
- II. Der Ausschuss beschließt die ersten Haltestellen der Kategorie A barrierefrei umzubauen (Nittum, Schlodderdicher Weg, Brahmstraße, Schildgen Kirche) und beauftragt die Verwaltung, diese Planungen zur Beantragung von Fördermitteln vorzubereiten.

[Hinweis: Wiedervorlage: Der Beschlusspunkt II wurde bereits in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 12.11.2024 im Rahmen der Beratung der Vorlage Nr. 0406/2024 beschlossen. Der Beschlusspunkt I wurde vertagt und wird hiermit wieder vorgelegt.]

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die Förderung des Umweltverbundes leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, da klimafreundliche Verkehrsmittel wie Bus, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr den CO₂-Ausstoß erheblich reduzieren. Ein barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen verbessert den Zugang, steigert den Nutzen und trägt zur Reduzierung von Treibhausgasen bei.

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:					
planmäßig:	x				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Anlass und Zielsetzung:

Der Großteil der Bushaltestellen in Bergisch Gladbach ist derzeit nicht barrierefrei. Angesichts demographischer Entwicklungen und der Zielsetzung der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs ist der barrierefreie Ausbau dringend erforderlich. Darüber hinaus verlangen rechtliche Vorschriften in Form des Behindertengleichstellungsgesetzes (§8 Abs. 5 BGG) sowie das Personenbeförderungsgesetz (§8 Abs. 3 PBefG) eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Projektphase 1: Systematik zur Priorisierung von Bushaltestellen

Das anhängende Konzept (siehe Anlage 1), eingestuft als erste Projektphase im Umgestaltungsprozess, zielt darauf ab, die Bushaltestellen des Stadtgebietes systematisch zu priorisieren, um eine gezielte und effiziente barrierefreie Umgestaltung zu ermöglichen. Dazu werden alle Bushaltestellen des Stadtgebietes mit Hilfe von Steckbriefen erfasst (Bestandsaufnahme) und anhand eines Punktesystems bewertet (Bewertung), welches eine kategorische Einordnung gemäß der Dringlichkeit zur barrierefreien Umgestaltung resultieren lässt (Priorisierung).

Die Priorisierung erfolgt auf Grundlage eines Punktesystems, das verschiedene Merkmale der Haltestellen bewertet, die den erfassten Attributen im Steckbrief zugrunde liegen, darunter:

- *Netzfunktion:* Die Anzahl der verkehrenden Linien und die Taktung dienen als Indikatoren für die Frequentierung der Haltestellen.
- *Relevante Einrichtungen:* räumliche Nähe zu sozialen, medizinischen und Bildungseinrichtungen
- *Ausstattung:* Das Vorhandensein von Fahrgastunterständen, dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) sowie Querungsanlagen wird berücksichtigt.
- *Bauliche Situation:* Erfassung bedeutsamer baulicher Merkmale, die im Kontext der Zugänglichkeit sowie beim Ein- und Aussteigen bauliche Barrieren darstellen können

Die Kategorien werden im darauffolgenden Schritt samt ihrer Attribute gemäß eines Punktesystems bewertet. Einige Merkmale werden zusätzlich durch Multiplikatoren gewichtet, um ihre relative Bedeutung zu betonen. Vor diesem Hintergrund werden Synergieeffekte mit geplanten Baumaßnahmen, auch aus anderen Fachbereichen, besonders berücksichtigt und stark gewichtet, um eine effiziente Umsetzung hinsichtlich des Kosten- und Zeitmanagements sicherzustellen.

Einteilung in Kategorien und Priorisierung

Das Punktesystem erlaubt eine maximale Gesamtpunktzahl von 61 und eine minimale Punktzahl von 3. Auf Basis der erreichten Punkte werden die Bushaltestellen in vier Kategorien (A-D) eingeteilt, wobei Kategorie A die höchste Priorität darstellt. Haltestellen, die 33 oder mehr Punkte erreichen, werden der Kategorie A zugeordnet. Die Systematik ist darauf ausgelegt, dass der untere Grenzwert der Kategorie A (33 Punkte) sicherstellt, dass alle Bushaltestellen mit Synergiepotenzialen durch die Kombination mit anderen Maßnahmen die höchste Priorität erhalten. Folglich werden die Bushaltestellen mit Zugehörigkeit der Kategorie A für die barrierefrei Umgestaltung priorisiert.

Ausblick: Projektphase 2 (Priorisierung) und 3 (Planung):

Mit Beschluss der Priorisierungssystematik soll die Anwendung des anhängenden Konzeptes als Priorisierungsphase starten (Projektphase 2) um in der anschließenden Projektphase 3 die identifizierten Bushaltestellen in die Planung zu geben (Projektphase 3). Diese Planung umfasst die Erstellung konkreter Maßnahmen und gegebenenfalls eine externe Vergabe der Planungs- und Bauleistungen. Synergieeffekte mit anderen Fachbereichen werden dabei bestmöglich genutzt, um Kosten und Ressourcen zu optimieren. Die langfristige Zielsetzung liegt darin, die kategorisierten Bushaltestellen (A bis D) schrittweise in Paketen für die barrierefreie Umgestaltung in den Ausschuss zu bringen, um nach dem Ausschussbeschluss Förderanträge stellen zu können.

Erste Bushaltestellen der Kategorie A:

Unter Anwendung des Konzeptes lassen sich bereits erste Bushaltestellen der Kategorie A identifizieren, die aufgrund von Überschneidungen mit anderen aktuellen Planungen besonders in den Fokus rücken. Es handelt sich hierbei um Haltestellen, die in bereits beschlossenen Maßnahmen berücksichtigt werden können. Diese Bushaltestellen wurden beispielhaft nach dem Punktesystem bewertet und konnten sich aufgrund der Synergien im Bewertungsprozess als Bushaltestellen der Kategorie A positionieren. Da sie ohnehin im Zuge der Maßnahmen barrierefrei ausgebaut werden, wird vorgeschlagen, sie mit der Beschlussvorlage zur Beantragung der entsprechenden Fördermittel zu beschließen.

Bushaltestelle	Fahrtrichtung	Punkte	Kategorie	Maßnahmensynergie
Brahmsstraße	Köln Mülheim	47	A	Umgestaltung 2. Abschnitt Altenberger-Dom-Straße (Förderantrag bereits gestellt)
Nittum	BGL	49	A	Sanierung und Vollausbau auf

				der Leverkusener Straße
Schlodderdicher Weg	Köln Dellbrück	40	A	Fußverkehrscheck
Schildgen Kirche	Köln Mülheim (Linie 434)	49	A	Umgestaltung 1. Abschnitt Altenberger-Dom-Straße

Förderungen:

Im Hinblick auf die Antragsfrist, jährlich zum 31.03., der Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die *„Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland mit dem Förderschwerpunkt ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr“* sollen die genannten Bushaltestellen als Gesamtpaket für die Förderung des Ausbaus der Barrierefreiheit vorbereitet werden. Gefördert werden der Neubau und Ausbau von Bushaltestellen, Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) und Bussonderspuren, einschließlich der Ausstattung und der Aufstellflächen für Fahrgäste. Zusätzlich werden Investitionsmaßnahmen zur Erneuerung der ortsfesten ÖPNV-Infrastruktur gefördert, die eine Funktionsverbesserung, wie etwa eine bessere Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen, eine erhöhte Pünktlichkeit, eine gesteigerte Verfügbarkeit oder einen besseren Komfort für die Nutzenden, bewirken. Die Förderquote beträgt dabei bis zu 90 % mit einem Eigenanteil von 10 % und einer Bagatellgrenze von 25.000 €. Für das Haushaltsjahr 2025 und in der mittelfristigen Finanzplanung sind pro Jahr 550.000 € in den Haushalt eingestellt. Der Ausbau der Bushaltestellen muss sich an den personellen Ressourcen orientieren und ist mit dem jährlichen Maßnahmenprogramm abzustimmen.

Voraussetzungen:

Als wichtige Voraussetzung der Förderung muss das Vorhaben verkehrlich dringend erforderlich und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein. Zudem muss der Ausbau den Vorgaben der DIN 18040-3 für barrierefreies Bauen folgen, um zuwendungsfähig zu sein. Die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind zu berücksichtigen und müssen den Anforderungen der Barrierefreiheit weitreichend entsprechen. Das Konzept wurde vor diesem Hintergrund am 12.12.2024 dem Inklusionsbeirat vorgelegt. Dieser beschloss, dass die Unterstützung des Inklusionsbeirates für die Umsetzung zwingend notwendig ist um die Belange der Menschen mit Behinderung im erforderlichen Umfang zu berücksichtigen. Dabei wurden sechs Experten in eigener Sache aus den Reihen des Inklusionsbeirates im Sinne der Beschlussvorlage benannt, die in die Prozesse eingebunden werden. Des Weiteren wird das Konzept dem

Seniorenbeirat am 29.01.2025 vorgelegt. Eine Information hierzu erfolgt auf Grund der Kurzfristigkeit mündlich im Ausschuss.

Anlagen:

Anlage 1: Konzept der Systematik zur Priorisierung von Bushaltestellen