Barrierefreier ÖPNV in Wuppertal (Nahverkehrsplan Teil I)



Ausschuss für Verkehr

02.11.2021

Dirk Hohmeyer
(kobra NVS)

Mathias Schmechtig
(Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult)

Inhalt

1. Leitlinien zur Schaffung der ÖPNV-Barrierefreiheit
2. Schwerpunkt: Barrierefreiheit an Bushaltestellen
3. Zukünftiges Vorgehen im Haltestellenausbau
4. Maßnahmen in den Handlungsfeldern
5. Festlegung von Ausnahmen von der Barrierefreiheit
6. Ausblick

1. Strategisches Ziel ist die Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV in Wuppertal

2. Schaffung eines barrierefreien ÖPNV dient allen Fahrgästen („Design für alle")

3. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten als Planungsanspruch

4. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

5. Regelmäßiger/ turnusmäßiger Abgleich der Umsetzung nach Prioritätenlisten mit Straßenausbauprogrammen

6. Spaltarme Anfahrbarkeit der Haltestellenkanten gewährleisten

7. Prüfung grundlegender Prinzipien und Bauelemente

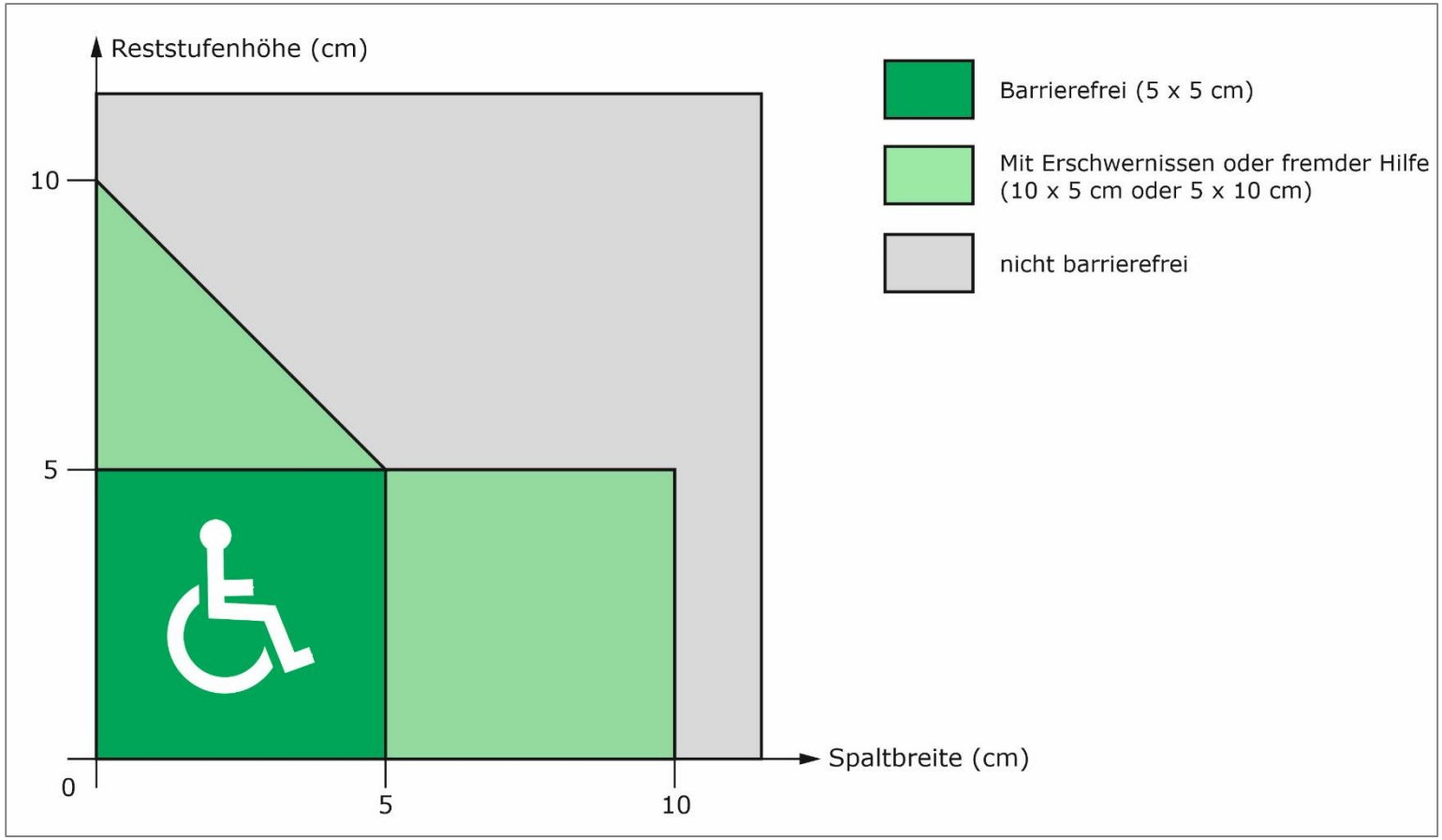
8. Anforderung „Barrierefreiheit" erfordert konsequente Absicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit der Infrastruktur im laufenden Betrieb

9. Festlegung von allgemeinen Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit"

Inhalt

1. Leitlinien zur Schaffung der ÖPNV-Barrierefreiheit
2. **Schwerpunkt: Barrierefreiheit an Bushaltestellen**
3. Zukünftiges Vorgehen im Haltestellenausbau
4. Maßnahmen in den Handlungsfeldern
5. Festlegung von Ausnahmen von der Barrierefreiheit
6. Ausblick

Reststufe und Restspalt – (im wahrsten Sinne des Wortes) „Maß aller Dinge" für Rollstuhlnutzende und Gehbehinderte!



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

kobra NVS übernimmt für Sie!

Problempunkt heute: an vielen Haltestellen ist der Abstand (Spalt) zwischen Bordstein und Buseinstieg häufig einfach zu groß





Einschätzung zur Barrierefreiheit an Haltestellen

Die bisherige Praxis in Wuppertal:

- **Begrenzung der Bordsteinhöhen auf 16 cm,**
- **kein Einbau von Sonderbordsteinen**
- **und Ausbildung als Busbucht, meist in nicht normgerechter Länge**

➢ **entsprach zwar dem früher üblichen „Stand der Technik"**

➢ **ist im gemeinsamen Zusammenspiel an einer Haltestelle aber als äußerst kritisch zu bewerten!**

➔ **Stufe > 10 cm**

➔ **Spalt > 10 cm**

Konsequenz: Haltestelle ist nicht barrierefrei!

Grundprinzip I:

Konsequenter Ausbau der Haltestellen

- **als Fahrbahnrandhaltestellen**
- **mit Sonderbordsteinen**
- **und Bordhöhe 18 cm**

zur Sicherung der Nutzbarkeit im Sinne der „vollständigen Barrierefreiheit", insbesondere für Rollstuhlnutzende!

Erläuterung:

Unter Beachtung des Absenkens der Busse auf ca. 27 cm ist eine Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm zur Absicherung einer Reststufenhöhe von < 10 cm vorzusehen. Die Sicherung des Restspaltes von < 10 cm erfordert die Ausbildung der Haltestellen als Fahrbahnrandhaltestellen und die Verwendung von Sonderbordsteinen zur Absicherung der spaltarmen Anfahrbarkeit.

Situation heute: an vielen Haltestellen problematische Randbedingungen am bestehenden Standort, welche dort die Schaffung einer barrierefreien Haltestelle verhindern

Beispiel: Haltestelle Irenenstraße



Gesamter Haltestellenbereich zu steil und zu schmal für barrierefreien Ausbau; Bäume engen die Flächen zusätzlich ein

Beispiel: Haltestelle Nathrather Straße



Gehweg zu schmal für Rollstuhlnutzende; Klapprampe kann hier nicht eingesetzt werden

➔ **Suche nach alternativen Lösungen (Haltestelle in anderer Bauform ausbauen oder Haltestelle zu besser geeignetem Standort im Nahbereich verschieben)**

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

kobra NVS übernimmt für Sie!

Grundprinzip II:

Optimierung der kleinräumigen Haltestellenanordnung in Ausrichtung auf Topographie und barrierefreie Erreichbarkeit!

Erläuterung:

Die topographische Situation in Wuppertal erfordert in Zukunft eine höhere Sensibilität in der Festlegung der Haltestellenanordnung, um mit veränderten, optimierten Standorten die barrierefreie Erreichbarkeit für Rollstuhlnutzende und auch für Gehbehinderte wirksam verbessern zu können.

Wie lange dauert der Weg zur Barrierefreiheit?

- **in den letzten Jahren barrierefreier Ausbau von durchschnittlich drei Haltestellenpositionen pro Jahr**
- **für den kommenden Doppelhaushalt Beantragung von acht Haltestellenpositionen**
- **die personellen Probleme können dazu führen, dass sich die Planung und der Umbau von Haltestellen weiter verzögern**
- **mit dem bisherigen Tempo würde es selbst für die rund 150 Haltestellenpositionen der höchsten Kategorien A und B mindestens bis zum Jahr 2060 dauern, bis diese Haltestellen „vollständig barrierefrei" sind**
- **die erforderliche Instandsetzung und auch Erneuerung bereits umgebauter Haltestellen führt in diesem Zeitraum absehbar jedoch zu weiteren Verzögerungen**

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

kobra NVS übernimmt für Sie!

Wie lange dauert der Weg zur Barrierefreiheit?

- **Das langfristig angelegte Ziel eines „vollständig barriere-freien ÖPNV" benötigt im Haltestellenausbau mit dem bisherigen Tempo in der Konsequenz mehrere hundert Jahre!**
- **Es bedarf in Wuppertal dringend einer Aufstockung der finanziellen und der personellen Ausstattung in völlig neue Dimensionen.**

Inhalt

1. Leitlinien zur Schaffung der ÖPNV-Barrierefreiheit
2. Schwerpunkt: Barrierefreiheit an Bushaltestellen
3. **Zukünftiges Vorgehen im Haltestellenausbau**
4. Maßnahmen in den Handlungsfeldern
5. Festlegung von Ausnahmen von der Barrierefreiheit
6. Ausblick

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

kobra NVS übernimmt für Sie!

Barrierefreiheit an den zehn nachfragestärksten Bushaltestellen

Haltestelle	Ein- und Aussteiger	Barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzbarkeit für Mobilitätsbeeinträchtigte				
		Gehbehinderte	Rollstuhlnutzende	Blinde/ Sehbehinderte	Schwerhörige/ Gehörlose	Menschen mit kognitiven Einschränkungen
Busbahnhof Hbf	55.400					
Alter Markt	14.600					
Oberbarmen Bf	14.200					
Wall/ Museum	9.900					
Morianstraße	9.500					
Karlsplatz	7.600					
Wichlinghausen Markt	7.000					
Weiherstraße	5.600					
Universität	5.100					
Neuenteich	3.400					

nicht vollständig barrierefrei

mit Erschwernissen oder fremder Hilfe nutzbar

vollständig barrierefrei

Barrierefreiheit an den zehn nachfragestärksten Bushaltestellen

- **An den zehn nachfragestärksten Bushaltestellen im Stadtgebiet besteht keine „vollständige Barrierefreiheit" im Sinne des PBefG.**
- **Diese Einschätzung betrifft auch den Busbahnhof am Hbf, da dieser für Rollstuhlnutzende, Gehbehinderte und Menschen mit kognitiven Einschränkungen nur „mit Erschwernissen oder mit fremder Hilfe" nutzbar ist.**
- **Da ein Großteil der mit dem ÖPNV unternommenen Wege an diesen Haltestellen beginnt oder endet, wirken die zehn nachfragestärksten Haltestellen gravierend auf die Barrierefreiheit im gesamten Wuppertaler ÖPNV-System.**

Prozess zum barrierefreien Haltestellenausbau

Festlegung der Ausbauprioritäten und –kategorien im Rahmen NVP Teil I (2021)

Beschluss NVP Teil I in 11/ 2021

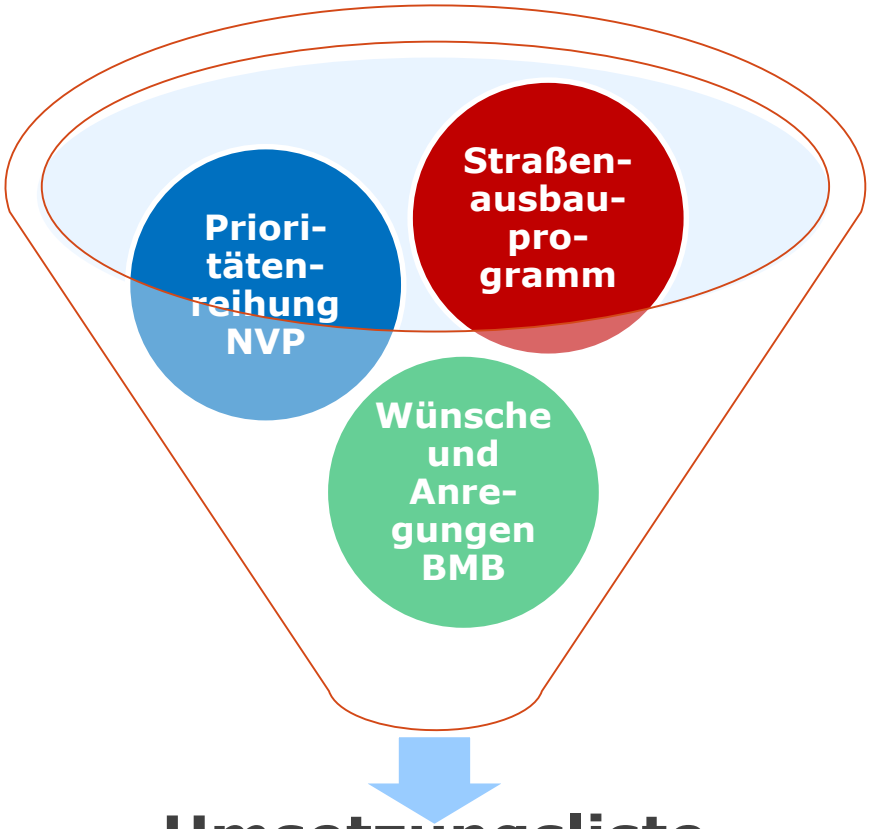
Erstellung und Abstimmung einer Umsetzungsliste als Mehrjahres-Programm („4-Jahres-Pläne", 1. Plan ab 2022)
➔ Zusammenführung der Prioritätenliste (NVP) mit städtischem Straßenausbauprogramm

gültig 2022 - 2025

turnusmäßige Revision der Umsetzungsliste mit dem Stand des städtischen Straßenausbauprogramms (inkl. Prüfung der im NVP festgelegten Standards)
➔ bei Bedarf Anpassung der Umsetzungsliste

Bestätigung im 4-Jahres-Zyklus ab 2026

Prioritätenliste	Umsetzungsliste
gutachterlich erstellte und mit transparenten, anerkannten Kriterien durchgeführte Bewertung des „Handlungsbedarfes zur Schaffung der Barrierefreiheit“ an allen Haltestellen ➔ Verankerung im NVP	von der Stadt erstellte Liste der zeitlichen Einordnung des konkreten Umbaus der Haltestellen (Liste berücksichtigt neben der Prioritätenliste auch die Belange des städtischen Straßenausbauprogramms und die Wünsche/ Anregungen des BMB ➔ Instrument der operativen Umsetzung



Umsetzungsliste Bushaltestellen („4-Jahres-Plan")

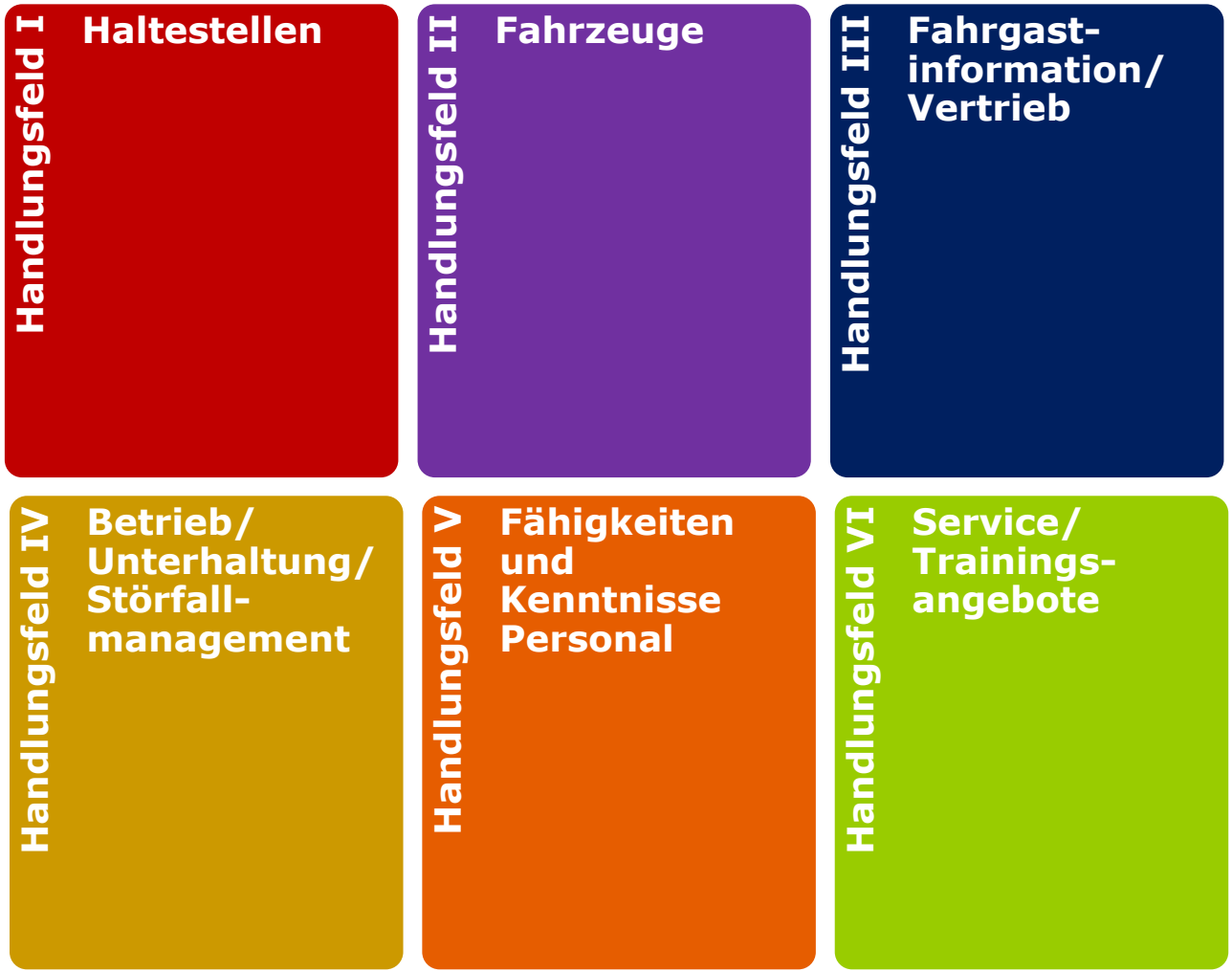
Prioritätenliste: Verfahren der Bewertung

- **Nutzwertanalyse ⇨ Punktwertverfahren**
- **Kriterien**
  - **„Fahrgastnachfrage" mit Wichtung 40%**
  - **„Angebot" mit Wichtung 20%**
    (Unterkriterien: Bedienform, Umstieg SPNV/ Schwebebahn und Umstieg Bus)
  - **„Fahrgastpotenzial" mit Wichtung 40%**
    (Unterkriterien: für die Barrierefreiheit bedarfsrelevante Einrichtungen im Einzugsbereich)
- **Kategorisierung der Haltestellen entsprechend der Bewertung in vier Kategorien** (4. Kategorie: „Ausnahmen von der Barrierefreiheit")

Inhalt

1. Leitlinien zur Schaffung der ÖPNV-Barrierefreiheit
2. Schwerpunkt: Barrierefreiheit an Bushaltestellen
3. Zukünftiges Vorgehen im Haltestellenausbau
4. **Maßnahmen in den Handlungsfeldern**
5. Festlegung von Ausnahmen von der Barrierefreiheit
6. Ausblick

Handlungsfelder Barrierefreiheit



Handlungsfeld „Haltestellen“

- **Maßnahme H.1 „Prüfung der Verbesserung der kleinräumigen Erreichbarkeit der Schwebebahnhaltestellen“**
- **Maßnahme H.2a „Entwicklung eines neuen, ganzheitlichen Konzeptes zur Wegweisung innerhalb der Verknüpfungspunkte“**
- **Maßnahme H.2b „Prüfung der Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit an Umsteigehaltestellen“**
- **Maßnahme H.3 „Pilotprojekt Fahrbahnrandhaltestelle mit Bordsteinhöhe 22 cm“**
- **Maßnahme H.4 „Nachrüstung der Scheiben an Wartehallen mit DIN-gerechter (kontrastierende) Markierung“**
- **Maßnahme H.5 „Prüfung der Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit an Haltestellen mit noch länger laufender Fördermittelbindung“**

Handlungsfeld „Fahrzeuge“

- **Maßnahme F.1 „Prüfung der Ausstattung der Fahrzeuge mit zweiter oder größerer Mehrzweckfläche an Tür 2“**
- **Maßnahme F.2 „Erarbeitung eines gestalterischen Konzeptes zur kontrastreichen Kennzeichnung der Türen von Außen“**
- **Maßnahme F.3 „Prüfung von Ausstattungselementen zur Verbesserung der Wahrnehmung von Informationen im „Zwei-Sinne-Prinzip““**
- **Maßnahme F.4 „Entwicklung eines Konzeptes für Einsatz vollständig barrierefreier Kleinbusse (oder Minibusse) im Bedarfsverkehr“ (im Rahmen der NVP-Fortschreibung)**

Handlungsfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb“

- **Maßnahme I.1 „Entwicklung einer barrierefreien Webseite“**
- **Maßnahme I.2 „Entwicklung eines schlüssigen Gesamtkonzeptes zur barrierefreien Auffindbarkeit, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Kundencenter“**
- **Maßnahme I.3 „Entwicklung eines Konzeptes zur Gewährleistung der akustischen Informationen an Haltestellen“**

Handlungsfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfall-management“

- **Maßnahme B.1 „Erarbeitung eines Konzept zur verbesserten Gewährleistung der Anforderungen an den Winterdienst“**
- **Maßnahme B.2 „Erarbeitung eines Handlungskonzeptes zur wirksameren und schnelleren Beseitigung von Störungen durch Dritte an Bushaltestellen“**
- **Maßnahme B.3 „Erarbeitung eines Konzeptes die Errichtung barrierefreier Ersatzhaltestelle in Baustellensituationen“**

Handlungsfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“

- **Maßnahme P.1 „Turnusmäßige Prüfung und ggf. Überarbeitung der Schulungskonzepte“**
- **Maßnahme P.2 „Schulungsequipment“**

Handlungsfeld „Service/ Trainingsangebote“

- **Maßnahme S.1 „Schaffung zentralen Ansprech-partner:innen“**
- **Maßnahme S.2 „Jährlicher, öffentlicher Sachstandsbericht“**

Inhalt

1. Leitlinien zur Schaffung der ÖPNV-Barrierefreiheit
2. Schwerpunkt: Barrierefreiheit an Bushaltestellen
3. Zukünftiges Vorgehen im Haltestellenausbau
4. Maßnahmen in den Handlungsfeldern
5. **Festlegung von Ausnahmen von der Barrierefreiheit**
6. Ausblick

Ausnahmen gemäß § 8 Abs. 3 PBefG

Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit" müssen konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann!

Ausnahmen sind insbesondere in Erwägung zu ziehen:

- **bei problematischen örtlichen Gegebenheiten,**
- **längeren Fristen für Planung der Maßnahmen bzw. Beschaffung der Fahrzeuge,**
- **unverhältnismäßig hohen Kosten im Einzelfall,**
- **(aktuell noch) fehlenden technischen Lösungen für die Schaffung der Barrierefreiheit.**

Handlungsfeld „Haltestellen“

Tatbestände, z.B.:

- **Haltestelle ist wegen ihrer Lage nicht für Rollstuhlnutzende erreichbar** (Kriterium: Längsneigung der Straße größer 3% in Abschnitten länger 10 m)
- **räumliche Randbedingungen sind für Rollstuhlnutzende problematisch**
- **Haltestelle, die nach früherem „Stand der Technik“ umgebaut wurden, noch Fördermittelbindung besitzt und nach heutiger Beurteilung nicht barrierefrei ist**
- **Haltestelle, die objektiv und begründet (z.B. Kriterium Verkehrssicherheit) als Busbucht realisiert werden muss und nicht in normgerechter Länge ausgebaut werden kann (d.h. keine vollständige Barrierefreiheit)**

Handlungsfeld „Fahrzeuge“

Tatbestände:

- **Busse sind nicht für Mitnahme von E-Scootern geeignet**
- **Fahrzeuge mit Beklebung der Scheiben**
- **bauartbedingt kann für die Schwebebahnen für Rollstuhl-nutzende keine Barrierefreiheit geschaffen werden (Hilfe durch Fahrpersonal beim Ein- bzw. Ausfahren über die zu steile Rampe erforderlich)**
- **Fahrzeuge Bedarfsverkehr: Zugang und Nutzung ist für verschiedene Arten von Mobilitätsbeeinträchtigung (insbesondere Rollstuhlnutzende und Blinde) ohne fremde Hilfe nicht möglich**

Handlungsfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb“

Tatbestände:

- **Webseite der WSW mobil nicht vollständig barrierefrei (Anwendung der Barrierefreien-Informationstechnik-Verordnung (BITV) 2.0)**
- **Kundencenter hinsichtlich Erreichbarkeit und Ausstattung nicht vollständig barrierefrei**

Inhalt

1. Leitlinien zur Schaffung der ÖPNV-Barrierefreiheit
2. Schwerpunkt: Barrierefreiheit an Bushaltestellen
3. Zukünftiges Vorgehen im Haltestellenausbau
4. Maßnahmen in den Handlungsfeldern
5. Festlegung von Ausnahmen von der Barrierefreiheit
6. **Ausblick**

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

kobra NVS übernimmt für Sie!

ÖPNV-Barrierefreiheit heute



ÖPNV-Barrierefreiheit 2030 (Zielsetzung)



Wie lange dauert der Weg zur Barrierefreiheit?

Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist als ein langfristig angelegter Prozess zu verstehen.

Zur Zielerreichung sind sowohl bei der Stadtverwaltung als auch bei der WSW mobil wesentlich höhere finanzielle und personelle Ressourcen erforderlich.

Die Bereitstellung bzw. die Schaffung dieser Ressourcen dient aber nicht nur der ÖPNV-Barrierefreiheit, sondern macht den ÖPNV als Ganze für alle Fahrgäste attraktiver und fördert damit auch die Vision „VERKEHRSWENDE".



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!