

<b>Antwort auf Anfragen</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Straßen und Verkehr Geschäftsbereichsbüro 100.2
	Bearbeiter	Reyk Golinski / Bernd Osthoff
	Telefon (0202)	563 5058 / 4295
	Fax (0202)	563 8422 / 8050
	E-Mail	Reyk.Golinski@stadt.wuppertal.de Bernd.Osthoff@stadt.wuppertal.de
	Datum:	25.11.2008
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0974/08/1-A</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>25.11.2008</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Barrierefreie Verkehrswege</b>		

### Grund der Vorlage

Anfrage der SPD-Fraktion zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrswegen vom 12.11.2008

### Beschlussvorschlag

Der Bericht wird ohne Beschluss entgegengenommen.

### Einverständnisse

Entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### 1. Vorbemerkung

Die Satzung zur Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Stadt Wuppertal besagt in § 1:

„Die Stadt Wuppertal ist als Mitglied der Städtecharta „Erklärung von Barcelona – Die Stadt und die Behinderten“ und entsprechend den allgemeinen Zielsetzungen des Gesetzes des Landes Nordrhein- Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein – Westfalen – BGG NRW) § 1(1) entschlossen, die Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderungen in der Stadt Wuppertal gemäß

§ 13 BGG NRW durch die Bestimmungen dieser Satzung sicherzustellen und darüber hinaus ihre Beteiligung an der Entwicklung der Stadt Wuppertal zu einer behindertenfreundlichen Stadt zu ermöglichen und zu fördern.“

Die barrierefreie und behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraum ist mittlerweile seit mehreren Jahren ein wichtiges Kriterium bei der Vorbereitung und Planung straßenbaulicher Maßnahmen. Nicht zuletzt ist am 23.06.2008 die Dienstanweisung zur Unterstützung der Arbeit des/der Behindertenbeauftragten der Stadt Wuppertal in Kraft getreten. Wesentlicher Inhalt ist die Einbeziehung des/der Behindertenbeauftragten bei der Erstellung städtischer Planungen, um die Belange der Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen. In der Praxis finden bereits seit mehreren Jahren Abstimmungsgespräche zwischen dem Ressort Straßen und Verkehr und dem Behindertenbeirat unter Einbeziehung der Behindertenbeauftragten statt, bei denen aktuell anstehende Planungen hinsichtlich der Barrierefreiheit vorgestellt und diskutiert werden. Dies gilt ebenso für die Wuppertaler Stadtwerke.

Einheitliche technische Standards, wie sie für viele Bereiche der Planung von öffentlichen Verkehrsflächen existieren, liegen für die Ausgestaltung von Barrierefreiheit derzeit noch nicht vor. Eine Arbeitsgruppe der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen diskutiert dieses Thema derzeit mit den verschiedenen Interessengruppen. Empfehlungen sind derzeit nur in diversen DIN-Normen enthalten, die sich generell nur bedingt als Planungshilfen verstehen können. Sie geben technische und bauliche Standards für Neuanlagen. Für Baumaßnahmen im Bestand, in denen vorhandene verkehrliche, städtebauliche und wirtschaftliche Aspekte und Zielkonflikte zu beachten sind, bleibt eine Umsetzung problematisch.

Um Lösungen vor Ort anzubieten, sind in enger Abstimmung mit den Behindertenvertretern vor einigen Jahren verschiedene städtische Ausbaustandards für typische behindertenrelevante Entwurfssituationen (Bordsteinabsenkung im Einmündungsbereich, Querungshilfe signalisiert und unsignalisiert, Bushaltestellen etc.) entwickelt worden und seitdem fester Bestandteil der Entwurfsplanungen.

Neben der barrierefreien Verkehrswegeplanung hat sich die Stadt Wuppertal darüber hinaus in der vorgenannten „Erklärung von Barcelona – Die Stadt und die Behinderten“ verpflichtet, Personen mit Behinderungen den Zugang zu allgemeinen und gegebenenfalls zu besonderen Dienstleistungen etwa in den Bereichen Gesundheit, Rehabilitation und soziale Dienste zu ermöglichen, sofern diese in den Rahmen ihrer Befugnisse fallen. Darüber hinaus setzt sie sich dafür ein, dass dieser Grundsatz auch dann beherzigt wird, wenn andere öffentliche oder private Einrichtungen derartige Dienste anbieten.

Neben der Verkehrswegeplanung werden die o.g. Planungsgesichtspunkte auch bei der Freiraumplanung und der Planung / Sanierung städt. Gebäude einbezogen und umgesetzt.

Das GMW hat in Zusammenarbeit mit der Behindertenbeauftragte die „Barrierefrei-Richtlinie-GMW“ in 2007 erarbeitet, die bei Neuplanungen, Modernisierung und Sanierung städt. Gebäude Anwendung findet. Der Grundgedanke der Barrierefreiheit ist in diesen Richtlinien enthalten. Alle Baumaßnahmen werden in monatlichen Jour-Fix-Terminen mit der Behindertenbeauftragten abgestimmt. Der Betriebsausschuss GMW hat in seiner Sitzung am 6.12.07 eine vergleichbare große Anfrage behandelt. Zahlreiche Beispiele der konkreten Umsetzung wurden darin abgehandelt.

## **2. Die konkreten Fragen aus der Anfrage vom 12.11.2008 werden wie folgt beantwortet:**

*Wie wird im Rahmen von Straßenneuplanungen, Straßenneubau und Straßensanierung die barrierefreie Nutzung der öffentlichen Verkehrswege konkret umgesetzt und gestaltet?*

Im Rahmen von Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum werden barrierefreie Aspekte in verschiedenen Bereichen berücksichtigt. So werden bei der Neueinrichtung oder Änderung von Bordsteinabsenkungen oder Querungshilfen taktile Elemente (Pflaster mit spezieller Oberflächenstruktur) verwendet. Auf diese Weise werden Blinden und Sehschwachen Laufwege sowie Fahrbahnränder kenntlich gemacht. An signalgeregelten Knotenpunkten unterstützen taktile Elemente bei der Auffindung des Signalmastes und der Anforderungstasten.

Neben der Oberflächenstruktur werden in Querungsbereichen bei allen Neuanlagen oder Umbauten die Bordsteine auf eine Höhe von 1,5 cm abgesenkt, um Rollstuhlfahrern, Menschen mit Rollatoren und generell mobilitätseingeschränkten Menschen die Straßenquerung zu erleichtern. Die Bordsteinabsenkung auf 1,5 cm stellt hier den mit den Behindertenvertretern gefundenen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen dar. Während für Rollstuhlfahrer eine Absenkung auf 0 cm vorteilhaft wäre, ist aus der Perspektive der Blinden und Sehschwachen eine deutliche Kante zur Fahrbahn mit einem Auftritt von 3 oder mehr cm notwendig.

Bei Straßenneubaumaßnahmen an signalisierten Überwegen wird der Einsatz akustischer Signale geprüft. Die Prüfung beinhaltet eine verkehrstechnische Bewertung, ob eine Verwechslungssichere Überquerung mit Hilfe akustischer Signale möglich ist oder durch Veränderungen herbeigeführt werden kann. In einer Vorabstimmung mit dem Blindenverein der Stadt Wuppertal e.V. und einer weiteren Abstimmung mit Vertretern des Behindertenbeirates wird das Erfordernis zur Ausstattung mit Akustiken für Sehbehinderte festgelegt. Die technische Ausstattung ist grundsätzlich unabhängig von der baulichen Gestaltung, die das Auffinden der Signalmaste erleichtert. Für die Ausstattung eines Überweges mit zwei Gerätekombinationen (Auffindton und Grünton) muss mit einem finanziellen Aufwand von ca. 8.000 € gerechnet werden, wenn ein Steuergerät modernster Bauart zur Verfügung steht. Muss auf Grund der Kosten der Betrieb an einem signalgeregelten Knoten mit einem vorhandenen Steuergerät fortgesetzt werden, ist eine Nachrüstung akustischer Signale oftmals nicht zulässig.

Auch im Bereich des ÖPNV finden barrierefreie Aspekte Berücksichtigung. Beim Ausbau von Bushaltestellen werden in Abstimmung mit den Wuppertaler Stadtwerken die Bordsteine auf eine Höhe von 16 cm bei Busbuchten bzw. 18 cm bei geradliniger Anfahrbarekeit gesetzt. Der Haltepunkt der ersten Bustür wird durch taktile Elemente gekennzeichnet. In den vergangenen Jahren sind gegliedert in Bauabschnitte verschiedene Zuwendungsanträge für den behindertengerechten Ausbau von Haltestellen beim Land Nordrhein-Westfalen gestellt worden. Ein Großteil der beantragten Haltestellen ist mittlerweile ausgebaut, für andere stehen aktuell noch entsprechende Zuwendungsbescheide aus.

Zum behindertengerechten Ausbau von Haltestellen als Teil von Neubaumaßnahmen bzw. Straßenerhaltungsmaßnahmen findet eine regelmäßige Abstimmung zwischen der Stadt und den Wuppertaler Stadtwerken ebenso statt wie zwischen den Stadtwerken und dem Behindertenbeirat und der Behindertenbeauftragten.

Neben der baulichen Infrastruktur sind in diesem Themenkomplex auch die fahrzeugseitigen technischen Möglichkeiten zu betrachten. So werden seit 2001 Busse der WSW mit Rampen ausgerüstet. Mit jeder Busneubeschaffung erhöht sich der Anteil dieser Fahrzeugart. Derzeit sind ca. 50 % der Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet. In Abstimmung mit dem Behindertenbeirat sind momentan neun Linien als sogenannte Rampenbuslinien gegenüber

dem Kunden veröffentlicht. Für das Jahr 2009 sind weitere Rampenbuslinien in Vorbereitung.

Seit 2002 werden Monitore als Haltestellenfolgeanzeiger in den Bussen eingesetzt und in den Jahren 2004/2005 erfolgte der Wechsel von elektronischer Stimme auf Radiosprecherinnen-Stimme. Diese verbesserte visuelle und akustische Fahrgastinformation kommt vor allem älteren Menschen zugute.

Bei der Ausstattung der Busse werden mobilitätseingeschränkte Menschen in Form von einheitlicher Bestuhlung und Kennzeichnung von Schwerbehindertensitzen, kontrastreichen Einstiegsbereichen, Kanten und Haltestangen unterstützt.

Für neue Schwebebahnfahrzeuggenerationen werden derzeit Lösungen zu einem barrierefreien Zustieg sowie Art der Monitore, Ansagen, Bestuhlung und Kennzeichnung vorbereitet.

Öffentliche Wege und Einrichtungen im Bereich der Parkanlagen, der städt. Grünflächen und Wälder werden, wenn es topografisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, mit einfachen Mitteln im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten nachgerüstet.

Komplexe Planungen (Freiraumplanungen) werden mit der Behindertenbeauftragten abgestimmt.

Zu Beginn des kommenden Jahres erfolgt eine spezielle Schulung bzgl. der Gestaltungsfragen zur Erreichung der Barrierefreiheit bei der Freiraumplanung

*Welche Maßnahmen wurden in den letzten zwei Jahren konkret im Bereich der Fußgängerzonen, der Stadtzentren, der Bahnhöfe und Schwebebahnhaltestellen umgesetzt und welche Maßnahmen sind geplant?*

Im Verkehrsbereich seien hier beispielhaft die Umgestaltung der Südstraßenringes, der Kreuzungsumbau Robert-Daum-Platz, der Fußgängerüberweg Alter Markt und die Neugestaltung des Opernumfeldes genannt.

Mit der Umgestaltung des Südstraßenringes wurden die entwickelten Standards erstmalig umgesetzt und umfangreich mit den Vertretern der Behindertenbelange auf ihre Einsatzfähigkeit diskutiert um sie dann zukünftig einheitlich weiter anzuwenden.

Am Robert-Daum-Platz wurde ein jahrelanger Missstand bezüglich der barrierefreien Fußgängerführung beseitigt. Durch Schließung der vorhandenen Tunnel und Anlegung oberirdischer Querungen mit den unter Punkt 1 genannten Rahmenbedingungen und Ausstattung der Lichtsignalanlage mit Blindenakustik ist hier ein barrierefreier Umbau unter Berücksichtigung behindertengerechter Aspekte erfolgt.

Der stark frequentierte Überweg über die B7 am Alten Markt wurde nach Schließung der vorhandenen Unterführungen auf 10 m verbreitert und in der Orientierung an tatsächliche Wegebeziehungen angepasst. Darüber hinaus wurde im Rahmen dieser Maßnahme die Fußgängersignalisierung mit Blindenakustik ausgestattet und der Überweg mit taktilen Elementen versehen.

Der Freizeit- und Erlebnisweg „Sambatrasse“ ist barrierefrei, z.B. für Rollstuhlfahrer und behinderte Leistungssportler durchgängig nutzbar.

Der Botanische Garten (Ergänzung) und die Neuanlage Gewächshäuser auf der Hardt und das Umfeld – Regionale 2006 Projekt – wurden barrierefrei hergestellt.

Im Zusammenhang mit der Opernumfeldgestaltung wurde das Konzept zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum in die Gestaltung der Oberflächen integriert und mit dem Konzept für die Barrierefreiheit im Gebäude abgestimmt.

Des Weiteren sind die behindertengerechten Ausbaustandards an vielen weiteren Kreuzungsumbauten, Haltestellen, Einmündungsbereichen oder Querungshilfen umgesetzt worden.

Mit Blick auf die Wuppertaler Bahnhöfe ist zunächst darauf hinzuweisen, dass diese in die Zuständigkeit des Eigentümers, d.h. der DB Station&Service AG, fallen. Die Verwaltung hat nur sehr begrenzt Einfluss auf Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an den Bahnhöfen im Allgemeinen und damit auch auf solche, die einen barrierefreien Zugang ermöglichen sollen.

Als Maßnahme der letzten zwei Jahre ist der Bahnhof Ronsdorf zu nennen, der komplett und nach aktuellen Standards umgebaut wurde. Er hat dabei einen barrierefreien Zugang über eine Rampe in Verbindung mit einem Aufzug erhalten. Des Weiteren wurde der Bahnsteig auf 76 cm erhöht und mit taktilen Blindenleitstreifen ausgestattet. Weitere Maßnahmen innerhalb des fraglichen Zeitraums sind der Verwaltung nicht bekannt.

Für die Zukunft ist insbesondere die Sanierung und der Ausbau des Hauptbahnhofs geplant, der in Koordination zum Umbau Döppersberg erfolgen soll. Nach Aussage von DB Station&Service soll nach Möglichkeit ein barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteigen hergestellt werden. Konkrete Planungen der DB Station&Service AG liegen der Verwaltung diesbezüglich aber noch nicht vor. Die Neugestaltung des Döppersbergs selbst erfolgt barrierefrei.

Ergänzend wurden für den aktuell in Erarbeitung befindlichen Nahverkehrsplan des VRR verschiedene Maßnahmen angemeldet, die einen barrierefreien Zugang zu den Bahnhöfen und den dort haltenden Zügen ermöglichen sollen (s. hierzu Drs. VO/0397/08). Dies sind im Einzelnen:

- Bau von Aufzügen zur barrierefreien Erreichbarkeit der RE-Bahnsteige an den Bahnhöfen Wuppertal-Oberbarmen, Wuppertal-Barmen und Wuppertal-Vohwinkel sowie zum Erreichen der Bahnsteige der Bahnhöfe Wuppertal-Steinbeck und Wuppertal-Langerfeld.
- Bau eines Aufzuges Bahnsteigtunnel - S-Bahn-Bahnsteig (Gleise 4/5) - Distelbeck am Wuppertaler Hbf., als kurzfristige Maßnahme bis zur Realisierung des Aufzuges
- Bau von Schiebehilfen für Kinderwagen an den Treppen der Südstadtbrücke.
- Erhöhung der S-Bahn-Bahnsteige an allen S-Bahn-Halten in Wuppertal von derzeit 76 cm auf 96 cm zur Erreichung der Barrierefreiheit.

Inwieweit die angemeldeten Maßnahmen Eingang in den Nahverkehrsplan finden werden und welche Chancen auf ihre spätere Realisierung bestehen, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht sagen.

*Wie stellt die Verwaltung im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren den barrierefreien Zugang zu Privatgeländen und -gebäuden sicher, sofern an der Barrierefreiheit ein öffentliches Interesse bestehen kann?*

Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren ist u. a. die Einhaltung des § 55 BauO NRW (Barrierefreiheit öffentlich zugänglicher baulicher Anlagen) zu prüfen. Der Paragraph befasst sich im Wesentlichen mit baulichen Anlagen, die öffentlich zugänglich sind. Für diese Anlagen gibt es eine gesetzliche Verpflichtung, die dem allgemeinen Besucherverkehr dienenden Teile für Menschen mit Behinderung, alte Menschen und

Personen mit Kleinkindern barrierefrei erreichbar zu gestalten. Darüber hinaus gibt es eine Anforderung für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen (§ 49 BauO NRW). In diesen Gebäuden müssen die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein.

Die Beachtung dieser gesetzlichen Vorschriften aus der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen ist Bestandteil der bauordnungsrechtlichen Prüfung im Baugenehmigungsverfahren.

*Welche Möglichkeiten bestehen, auch im Bereich privater Grundstücke und Gebäude, bestehende Barrieren durch Umbau oder Sanierung abzubauen?*

Es gibt im Bereich privater Grundstücke und Gebäude keine Handhabe, bestehende Barrieren durch Umbau oder Sanierung abzubauen. Dies ist auch dann nicht möglich, wenn die bestehende Bebauung heutigem Baurecht nicht entspricht. Es kann allenfalls eine entsprechende Beratung der Grundstücks- und Gebäudeeigentümer erfolgen.

Sofern seitens eines Grundstücks- oder Gebäudeeigentümers Interesse an der Nachrüstung eines barrierefreien Zuganges von privaten Gebäuden besteht, sollen diese grundsätzlich innerhalb des Privatgrundstückes/Privatgebäudes erfolgen. Technisch ist dies in der Regel auch machbar, aber mit entsprechend hohen Kosten verbunden. Ob ein solcher Umbau bzw. eine Sanierung geplant und durchgeführt wird, ist letztendlich Sache des Eigentümers. Als Stadt kann hier nur insofern Einfluss genommen werden, als dass bei Fehlen der technischen Möglichkeiten zum Anlegen z.B. einer Rampe innerhalb des Gebäudes öffentliche Flächen zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt allerdings nur, wenn andere gesetzliche Vorschriften hier nicht entgegenstehen und die örtlichen Verhältnisse den Platzbedarf hierfür hergeben. Hieraus kann jedoch kein generelles Verfahren abgeleitet werden. Jeder Einzelfall ist nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der gegebenen Rahmenbedingungen zu beurteilen.

## **Kosten und Finanzierung**

Entfällt

## **Zeitplan**

Entfällt

## **Anlagen**

Entfällt