

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0244/19	17.05.2019
zum/zur		
A0063/19 Fraktion CDU/FDP		
Bezeichnung		
Barrierefreie Gestaltung		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		04.06.2019
Ausschuss für Umwelt und Energie		18.06.2019
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr		15.08.2019
Finanz- und Grundstücksausschuss		28.08.2019
Stadtrat		19.09.2019

Zum dem in der Sitzung des Stadtrates am 21.03.2019 gestellten Antrag (A0063/19) einschließlich Änderungsantrag A0063/19/1 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

*Der Stadtrat möge beschließen:*

*1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) rechtskonform und betreffend der barrierefreien Gestaltung und der darin vorgesehenen Rechtsnormen, wie barrierefreie Haltestellen und auch barrierefreie Fahrzeuge auch fristgerecht bis spätestens zum 1. Januar 2022 [insbesondere auch hinsichtlich betr. § 8 (3)] vollumfänglich umsetzen und unverzüglich alle Maßnahmen zur Einhaltung dieser gesetzlichen Erfordernisse einzuleiten.*

In § 8 (3) PBefG heißt es: „[...] Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes [...] in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. [...]“

Der Nahverkehrsplan 2018 der Landeshauptstadt Magdeburg wurde am 14. Juni 2018 beschlossen (Beschluss-Nr. 1970-056(VI)18). Der Nahverkehrsplan verweist im Punkt 9.6. auf die spezielle Richtlinie „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)“ (Beschluss-Nr. 1321-039(VI)17) zur DS0040/16.

Die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge sind bereits weitgehend barrierefrei. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten zur Planung und Ausführung von Haltestellen ist eine vollständige barrierefreie Gestaltung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 nicht erreichbar. Daher nimmt die Landeshauptstadt Magdeburg die in § 8 [3] enthaltene Ausnahmeregelung in Anspruch.

2. Dazu legt der Oberbürgermeister dem Stadtrat und seinen Ausschüssen bis zum 30. April 2019 ein detailliertes Konzept mit folgenden Inhalten vor:

- a. *Umfassende Darstellung des aktuellen Ist-Zustandes*
- b. *Umfassende Darstellung des planmäßigen, rechtskonformen Zustandes, der bis zum 31. Dezember 2021 zu erreichen ist.*
- c. *Detaillierte Darstellung der zur Erreichung des rechtskonformen Zustandes erforderlichen Planungserfordernisse inkl. Planungsverfahren und zeitlichen Abläufen*
- d. *Vorschläge zur planungsrechtlichen Beschleunigung*
- e. *Detaillierte Finanzierungsübersicht für die erforderlichen Planungen und die dafür notwendigen Investitionsmaßnahmen, untersetzt nach Monaten und Jahren, sowie deren haushaltsrechtliche Relevanz und Einordnung.*
- f. *Welche weiteren Beschleunigungsmaßnahmen werden vorgeschlagen?*

Wesentliche Inhalte des geforderten Konzepts wurden bereits im Rahmen der DS0040/16, Anlage 3 vorgelegt. In Ergänzung hierzu ist festzustellen:

a.

Im Anhang von Anlage 2 der DS0040/16 gibt es bereits eine Liste der Straßenbahnhaltestellen mit barrierefreier Einstiegsmöglichkeit. Da das Thema Barrierefreiheit jedoch sehr viel mehr Kriterien umfasst und in dieser Liste keine Bushaltestellen enthalten sind, beginnt in Kürze eine umfassende Erhebung des IST-Zustands der Haltestellen auf Grundlage der Checklisten aus dem Magdeburger Standard der Barrierefreiheit. Mit Ergebnissen wird im III. Quartal 2019 gerechnet. Für kurzfristige Informationen wird auf den aktuellen Liniennetzplan der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) hingewiesen, in welchem für jede Haltestelle der Grad der Barrierefreiheit vermerkt ist. In Bezug auf die Fahrzeuge ist festzustellen, dass 83 von 86 für den Fahrgasteinsatz verfügbaren Straßenbahnzügen über jeweils drei Türen mit niederflurigem, also barrierefreiem Einstieg verfügen. Die von den MVB eingesetzten Busse sind sämtlich niederflurig und auch weitgehend barrierefrei nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. 145 von 148 Anzeigen für die dynamische Fahrgastinformation, welche derzeit durch die MVB betrieben werden, verfügen über eine akustische Ansageoption entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip. Bei den drei Anzeigen ohne akustische Ansageoption handelt es sich um Innenanzeigen.

b.

Bis zum 31. Dezember 2021 werden voraussichtlich weitere Haltestellen im Rahmen der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, der Eisenbahnunterführung Ernst-Reuter-Allee, des Ersatzneubaus Strombrückenzug und der Sanierung der Gleisanlagen August-Bebel-Damm hinzukommen. Des Weiteren ist der provisorische barrierefreie Ausbau der Haltestellen Westfriedhof und Neustädter Friedhof vorgesehen.

c.

Von etwa 130 Straßenbahnhaltestellen gilt derzeit etwa ein Drittel als vollständig barrierefrei, ein Drittel als teilweise barrierefrei und ein Drittel als noch gar nicht barrierefrei. Detaillierte Zahlen liegen erst mit der unter 2a. erwähnten Haltestellenerfassung vor. Anschließend ist vorgesehen, zur Festlegung der Reihenfolge des Ausbaus in Abhängigkeit verschiedener Parameter der Haltestellen wie z. B. Anzahl der Ein- und Aussteiger, Nähe zu sozialen Einrichtungen usw. eine Prioritätenliste zu erarbeiten. Die meisten der nicht barrierefreien Haltestellen liegen im Bereich von straßenbündigen Bahnkörpern, sodass zur Herstellung der Barrierefreiheit und gleichzeitiger Wahrung der erforderlichen Begegnungsmöglichkeiten, insbesondere von Straßenbahn und LKWs, die Gleislage angepasst und somit umfangreich in den gesamte Straßenraum eingegriffen werden muss. Da es sich hierbei um den Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen handelt, ist nach § 28 PBefG ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Bei Bushaltestellen genügt in vielen Fällen das Setzen eines neuen Bordes und die Installation eines Blindenleitsystems, wofür meist eine Plangenehmigung ausreicht.

d.

Laut § 28 (1a) PBefG kann auch für den Bau von Betriebsanlagen von Straßenbahnen unter Vorliegen mehrerer Voraussetzungen anstelle eines Planfeststellungsverfahrens eine Plangenehmigung treten. Eine dieser Voraussetzungen ist, dass *Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben*. Da es jedoch mit zunehmendem Umfang von Baumaßnahmen immer schwieriger wird, alle Betroffenheiten abzuschätzen, erhöht sich auch das Risiko, dass Betroffene, welche irrtümlicherweise nicht um Einverständniserklärung zur Inanspruchnahme ihres Rechts gebeten wurden, im Nachhinein ein Vorhaben beklagen. Da es im Klagefall zu einem unkalkulierbaren Zeitbedarf käme, rät die Verwaltung für den Bau von Straßenbahnhaltstellen bei straßenbündigem und besonderem Bahnkörper von einem Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren ab.

e.

In Anlage 2 der DS0040/16 gibt es eine erste grobe Kostenschätzung für den vollständigen barrierefreien Ausbau aller Haltestellen, welche von 75 Mio. € ausgeht. Diese basiert auf Ausschreibungsergebnissen von einzelnen in den vergangenen Jahren ausgebauten Haltestellen. Nicht enthalten hierin sind jedoch weitere laut Magdeburger Standard erforderliche Maßnahmen an Haltestellen mit barrierefreiem Einstieg, an denen z. B. noch ein Blindenleitsystem fehlt. Zudem ist als Ergebnis der o.g. Haltestellenerfassung zu erwarten, dass an bislang als barrierefrei geltenden Haltestellen mit Kasseler Bord das laut Magdeburger Standard geforderte Spaltmaß und die Reststufenhöhe zwischen Bord und Fahrzeug von jeweils 5 cm überschritten wird. Diese Haltestellen würden zunächst als bedingt barrierefrei gelten ohne kurzfristigen Handlungsbedarf. Langfristig wären jedoch auch hier die Borde anzupassen. Eine seriöse Kostenschätzung für den Ausbau einer einzelnen Haltestelle ist erst im Rahmen einer Vorplanung möglich, da in Abhängigkeit der örtlichen Randbedingungen im Extremfall Varianten für eine komplett zu ändernde Organisation aller Verkehre zu untersuchen sind. Da somit die Kosten für jede einzelne Haltestelle stark variieren können, trifft dies auch auf die Summe zu. Hinzu kommt eine deutliche Steigerung der Baukosten im Allgemeinen in den vergangenen Jahren, welche sich auch beim Bau von Haltestellen bemerkbar machen wird. Insofern ist wohl davon auszugehen, dass die tatsächlichen Kosten für alle erforderlichen Maßnahmen im dreistelligen Millionenbereich liegen werden und erst in mehreren Jahrzehnten abgeschlossen werden können.

f.

Hierzu wird auf die Ausführungen zu 2d. und 4 verwiesen. Eine weitere Beschleunigung wäre ggf. noch möglich bei Verzicht oder Verschiebung anderer Nicht-ÖPNV-relevanter Bauvorhaben.

*3. Der Oberbürgermeister legt zudem bis zum 31. Dezember 2019 ein umfassendes Konzept „Barrierefreiheit“ vor. Dieses beinhaltet die generelle Prüfung aller Investitionsmaßnahmen auf ihre Barrierefreiheit und entsprechende Berücksichtigung auch im Verwaltungshandeln. Einbezogen werden zwingend etwa Fußgängerüberwege, Gestaltung von Fußwegen und vieles anderes mehr.*

Der o. g. Magdeburger Standard bezieht zwar die Barrierefreiheit von Fahrbahnquerungen im unmittelbaren Umfeld von Haltestellen mit ein, nicht jedoch Verkehrsanlagen abseits von Haltestellen. Denkbare wäre jedoch, die Gestaltungselemente des Magdeburger Standards auf den gesamten Straßenraum zu übertragen. Hierbei ist ergänzend zu prüfen, um welche nicht an Haltestellen vorkommenden Elemente der Magdeburger Standard zu ergänzen wäre.

*4. Für die Realisierung von 10 barrierefreien Haltestellen werden pro Haushaltsjahr 5 Mio € zur Verfügung gestellt.*

In Anbetracht der unter 2e. erwähnten Kostensteigerungen muss damit gerechnet werden, dass 5 Mio. € für 10 barrierefreie Haltestellen nicht ausreichen werden. Zudem zeigt die Auswertung einer Kurzumfrage des Deutschen Städtetages, dass limitierend für die Umsetzung der Vorgaben zum barrierefreien ÖPNV neben den finanziellen auch die personellen Ressourcen sind. Es wurde aber auch herausgearbeitet, dass die jährlichen Kapazitäten für Umbauten in Bezug auf Aufwand, Planung, Planverfahren und Bauzeit ohnehin erschöpft sind. d.h. mehr Finanzmittel bewirken nicht automatisch mehr Umbauten. Insofern muss damit gerechnet werden, dass bei einer kurzfristigen Erhöhung der finanziellen Kapazitäten sich die Ausbaurrate erst nach mehreren Jahren spürbar erhöhen wird.

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr

**Anlagen:**

Anlage 1: Personenbeförderungsgesetz § 8 Förderung

Anlage 2: Personenbeförderungsgesetz § 28 Planfeststellung

Anlage 3: Liniennetzplan