

Antwort zur Anfrage Nr. 1365/2020 der Stadtratsfraktion DIE LINKE. betreffend **Barrierefreier Zugang zum ÖPNV (DIE LINKE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

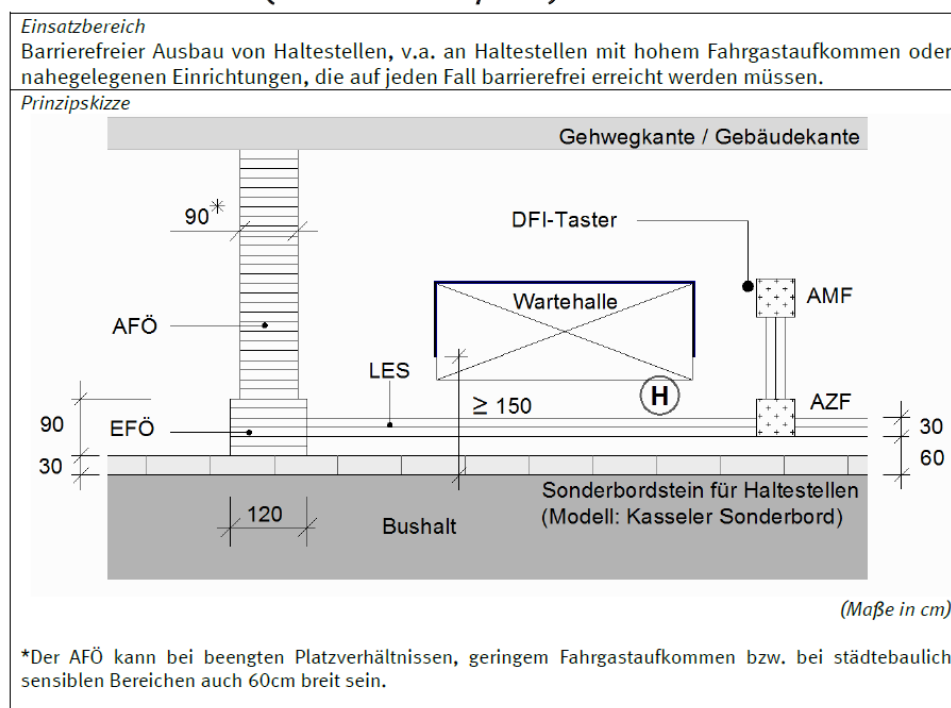
1. Gibt es eine Festlegung auf lokale (Mindest-)Standards, die als Vorgabe für den Haltestellenumbau in Mainz dienen und die Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip garantieren sollen?

+

5. Gibt es Mindeststandards bzgl. der Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip a) für den Neubau von Haltestellen?

Die Verkehrsverwaltung richtet sich beim Neubau von Haltestellen nach dem vom Stadtplanungsamt zusammengestellten und herausgegebenen Datenblättern „Taktile Leitlinie Mainz – Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ (Stand 2014).

12 Haltestellen (Straßenbahn/Bus)



Quelle: Auszug aus Datenblättern „Taktile Leitlinie Mainz – Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“, S. 11

Diese orientieren sich stark an bundesweiten Regelwerken (u.a. DIN 32984, DIN 32975, H BVA), wobei Mainzer Gegebenheiten dabei Berücksichtigung finden. Eine Aktualisierung der Datenblätter plant die Verwaltung für 2021, da u.a. bis Ende 2020/Anfang 2021 Änderungen auf europäischer Ebene (DIN EN 17210 und DIN 18040) zu erwarten sind, die bei der Überarbeitung berücksichtigt werden sollen. Bei der Aktualisierung wird die Verwaltung auch die Behindertenvertretungen wieder stark mit einbinden.

2. Gibt es eine Festlegung auf lokale (Mindest-)Standards, die die Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip in Fahrzeugen, bei der Fahrgastinformation und anderen Services garantieren soll?

+

5. Gibt es Mindeststandards bzgl. der Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip b) für die Neuanschaffung von Fahrzeugen?

Der aktuelle Nahverkehrsplan der Stadt Mainz [2019-2023] legt Mindeststandards bzgl. der Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip in den Fahrzeugen der Mainzer Mobilität fest. So wurde definiert, dass alle Fahrzeuge mit folgender Ausstattung auszustatten sind:

- automatische Fahrtzielansage
- automatische Haltestellenansage
- Fahrgastinformationen/Ansagen zu z.B. Betriebsabweichungen, Richtungsangaben, Umleitungen
- Haltewunschtafter mit integrierter Braille-Schrift
- Haltestangen mit taktiler Struktur
- Lautsprecher für Außenansagen

Zu berücksichtigen ist, dass für Fahrzeuge eine gewisse Abschreibungsdauer gilt, daher kann der komplette Fuhrpark nicht mit einem Mal ausgetauscht werden. Dies ist kostentechnisch nicht abbildbar.

5. Gibt es Mindeststandards bzgl. der Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip c) für den Neubau von Fahrgastanzeigern, für Updates von Apps etc.?

Ebenfalls wurde im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Mainz [2019-2023] definiert, dass Haltestellen mit einer Einsteigerzahl >300 bei Um-/Neubau – im Rahmen der baulichen Möglichkeiten (u.a. Platzverhältnisse, Stromanschluss) – mit einer Dynamische Fahrgastinformationsanzeige (DFI) pro Haltestellenposition sowie mit einer DFI-Sprachausgabe ausgestattet werden. Die DFI-Sprachausgabe dient dabei zur automatischen Umsetzung der Textdatei in eine digitalisierte Sprachmeldung/Ansage. Die Sprachausgabe ist unter Berücksichtigung der Belange blinder und sehbeeinträchtigter Menschen bestmöglich anzupassen (z.B. Anpassung an örtliche Gegebenheiten).

Mindeststandards bzgl. der Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip für Anzeigemonitore, Apps, der Fahrgastanzeigern etc. definiert der aktuelle Nahverkehrsplan nicht. Vorgaben dazu gibt das Behindertengleichstellungsgesetz § 12a (BGG) bzw. die Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BITV 2.0). Diese sehen vor, dass bei der Umsetzung von Informationstechnik die digitale [Barrierefreiheit](#) hergestellt werden soll, um einen Zugang zu digitalen Anwendungen für alle Nutzerinnen und Nutzer zu ermöglichen. Informationen und Praxistipps zur Thematik gibt auch die Bundesfachstelle Barrierefreiheit, an der sich die Mainzer Mobilität bei Projekten, wie z.B. der Erstellung der neuen App „Mainzer Mobilität“ und des Anzeigenlayouts der neuen TFT-Monitore, die seit Sommer 2020 in allen Bussen installiert wurden, orientiert. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass sowohl die Verwaltung als auch die Mainzer Mobilität in enger Abstimmung mit den Behindertenvertretungen der Stadt Mainz und über sie im steten Austausch mit den Blinden- und Sehbehindertenverbände stehen. Außerdem fließen aktuell im Rahmen zur Entwicklung der neuen App Hinweise und Anregungen vom „Zentrum für selbstständiges Leben“ (ZSL) mit ein.

3. Gibt es eine Bestandsaufnahme und Analyse der verkehrlichen Bedeutsamkeit und Funktion aller Haltestellen bzgl. ihrer Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip, die aktuell (d.h. die nach der Bestandsaufnahme durch den RMV 2015/2016 durchgeführt wurde)?

+

3.2 Wenn ja: Wie sind die Kriterien zur Bewertung?

Im Rahmen der Erarbeitung zum aktuellen Nahverkehrsplan wurde im Frühjahr 2018 vom damals beauftragten Büro PTV Transport Consult GmbH eine umfangreiche Analyse des Haltestellenbestandes vorgenommen. Dabei wurden im Mainzer Stadtgebiet rund 700 Haltestellenpositionen erhoben und auch hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit untersucht.

Durch die Haltestellenerhebung konnten jene Haltestellenpositionen identifiziert werden, die besonders starke Defizite im Bereich der Barrierefreiheit aufweisen, wie:

- eine zu geringe Durchgangsbreite im Haltestellenbereich
- einer zu geringen Bewegungsfläche an der zweiten Fahrzeugtür
- ein nicht vorhandenes/nicht DIN-gerechtes taktiler Leitsystem
- zu geringe Bordsteinhöhe
- ungesicherte Querungsmöglichkeiten

Mithilfe der erhobenen Kriterien erfolgte eine Bewertung aller Haltestellenpositionen im Stadtgebiet, wobei auch Aspekte wie die Bedeutung der Haltestelle (u.a. Abfahrten, Ein-/Aussteiger je Haltestelle, wichtige Ziele in Haltestellenumgebung) sowie der zusätzlicher Umbauebedarf (Zustand Gehweg, Fahrbahnbelag, Busbucht/Fahrbahnrandhaltestelle) berücksichtigt wurden. Die Bewertung aller Haltestellen führte zu einer Prioritätenliste, mit der die Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus je Haltestellenposition bestimmt werden konnte und zur Definition der „TOP 53“ führte. Das sind die Haltestellenpositionen, welche komplett barrierefrei umgebaut werden sollen. Weitere Informationen zum iterativen Vorgehen der Verwaltung bzgl. des barrierefreien Haltestellenausbau siehe Antwort 6.1 + 4. + 4.1

3.1 Wenn ja: Gibt es eine Karte/Übersicht darüber, welche Haltestellen aktuell

- a) vollständig barrierefrei*
 - b) teilweise/weitgehend barrierefrei*
 - c) nicht barrierefrei*
- sind?*

Die Ergebnisse der Haltestellenerhebung vom Frühjahr 2018 wurden in einer umfangreichen Excel-Tabelle aufbereitet, ausgewertet und mit einer Fotodatenbank verknüpft. Die Visualisierung der Ergebnisse war kein Bestandteil des Auftrages, d.h. derzeit verfügt die Verwaltung über keine Karte, welche den Sachstand des barrierefreien Haltestellenausbau graphisch darstellt. Die Verwaltung verfolgt aber genau dieses Ziel.

Den Förderaufruf zur Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Verkehrsverwaltung der Stadt Mainz zum Anlass genommen, die Erstellung und Implementierung einer Haltestellendatenbank vorzunehmen und sich mit einer Projektskizze bereits erfolgreich beworben. Da die Grundlage für die Vorhaltung, Pflege und Darstellung von Haltestelleninformationen deren geographische Verortung ist, soll die Datenbank auch eine Kartendarstellung beinhalten. Ein Punktelayer (Haltestellenpositionen) kann

dann über die Attributtabelle mit Informationen, wie z.B. vollständig/teilweise/nicht barrierefrei und einer farblichen Codierung (grün, gelb, rot), gefüllt werden.

3.3 ~~Wenn nein:~~ Wann ist eine Aktualisierung geplant?

Ferner ist eine erneute Erhebung des Haltestellenbestandes für das Frühjahr 2021 geplant. Der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN) wird im Rahmen einer Verbunderhebung auch im Stadtgebiet Mainz alle Haltestellenpositionen erneut überprüfen, aktualisieren und ggf. neue Kriterien aufnehmen. Diese werden im Anschluss in ein landesweites Haltestellenkataster eingepflegt. Ausgewählte Kriterien sollen auch in die Mainzer Haltestellendatenbank übernommen bzw. bestehende aktualisiert werden.

6. Sieht die Stadtverwaltung es als realistisch an, eine vollständige Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip bis zum 1. Januar 2022 gemäß § 8 Abs. 3 PBefG zu erlangen?

Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 wurde auf Bundesebene das politische Ziel der vollständigen Barrierefreiheit gesetzlich – ohne Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen – verankert. Es wurde demnach unter der Prämisse verabschiedet, dass Kommunen den zusätzlichen Finanzierungsbedarf zur Herstellung eines komplett barrierefreien ÖPNV aus dem eigenen Haushalt aufbringen müssen. Aufgrund aktuell begrenzter finanzieller Möglichkeiten und beschränkter Personalkapazitäten der Stadt Mainz, teilweise aufwendiger Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie einer sehr hohen Haltestellenanzahl (rund 700 Haltestellenpositionen) sieht es die Verkehrsverwaltung daher als nicht realistisch an, eine vollständige Barrierefreiheit des Mainzer ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 zu erlangen.

Dessen ungeachtet wird die Stadt Mainz als Aufgabenträger für den ÖPNV das Thema trotzdem stetig und zügig weiter vorantreiben, um schrittweise immer mehr Zugangshindernisse abzubauen. In der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde dazu bereits eine Vorgehensweise festgelegt.

6.1 Wenn nein: Welche Ausnahmen wurden definiert?

+

4. Gibt es eine zeitliche Priorisierung von Umbaumaßnahmen der teilweise/weitgehend und nicht barrierefrei eingestuften Haltestellen?

4.1 Wenn ja, wie sieht diese aus?

Im aktuellen Nahverkehrsplan wurden 53 Haltestellenpositionen („TOP 53“) auf Grundlage einer Bewertung und anschließenden Priorisierung (siehe Antwort Frage 3 + 3.2) definiert, welche im Zeitraum des aktuellen Nahverkehrsplans [2019-2023] einer planerischen Überprüfung unterzogen werden und für die – im Fall der planerischen Machbarkeit – der Beginn der Umsetzung, inkl. der Planung, der Förderantragsstellung beim Land sowie der Vergabe der Bauleistung erfolgen soll. Die „TOP 53“ ist tabellarisch und getrennt nach Stadtteilen im Nahverkehrsplan S. 159 f., Kapitel 8.3 Anhang 3 aufgelistet.

Die Stadt Mainz muss laut rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz (NVG § 8) alle fünf Jahre ihren Nahverkehrsplan fortschreiben. Mit der Erarbeitung der 4. Fortschreibung wird voraussichtlich Anfang 2022 begonnen. Es soll dann eine neue Bewertung aller weiteren Haltestellenpositionen vorgenommen werden, da sich aufgrund von Änderungen, z.B. höhere Bedeutung einer Haltestelle wegen mehr Abfahrten, höherer Taktung, mehr Einsteigern, Verschlech-

terung des baulichen Zustands etc. Prioritäten verschieben können. Zur Beschleunigung und besseren Nachvollziehbarkeit des Bewertungsprozesses wird die Verkehrsverwaltung in der Ausschreibung zur Haltestellendatenbank eine Bewertungs- und Gewichtungsfunktion mit vorsehen.

Es ist noch anzumerken, dass die Verwaltung in einem ersten vorgezogenen Schritt Zuschussanträge für einige besonders dringliche Haltestellen einreichen wird, welche nicht Bestandteil der „TOP 53“ (Ausnahme Haltestelle „Westring“ A+B) sind, aber aufgrund der hohen Dringlichkeit, die sich erst nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans ergaben, bearbeitet werden müssen. Ziel ist es, im Oktober 2020 Zuschussanträge für das vorgezogene Paket und bis Ende 2020 Zuschussanträge für die ersten Bearbeitungstranche der „TOP 53“ beim Land einzureichen

Zu erwähnen ist im direkten Zusammenhang mit der Herstellung der Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip ebenfalls die im Nahverkehrsplan definierte „Sonderliste“. Diese enthält 42 Haltestellenpositionen, für die bis auf weiteres kein kompletter Umbau erfolgt, aber das taktile Blindenleitsystem hergestellt bzw. verbessert werden soll. Die Verwaltung hat sich dabei für die kostengünstigste Variante der Strukturmarkierung entschieden und diese bereits an den folgenden drei Musterhaltestellen beispielhaft umsetzen lassen:

- „Pfarrer-Dorn-Straße“ A+C Marienborn
- „Drais/Friedhof“ D Drais
- „Markthalle“ A Finthen

Die Verwaltung plant, noch im Jahr 2020 die Ausschreibung eines Jahresvertrags für die Umsetzung der Strukturmarkierung an Haltestellen in die Wege zu leiten und eine Vergabe/Beauftragung bis Frühjahr 2021 durchzuführen, damit ab dann die „Sonderliste“ kontinuierlich abgearbeitet werden kann.

Als weiteren kostengünstigen und zeitnah umzusetzenden Beitrag zur Verbesserung vorhandener taktile Leiteinrichtungen ist geplant, eine Reinigung an Haltestellen mit stark verschmutzten Rillen-/Rippenplatten vorzunehmen, um so den notwendigen Leuchtdichtekontrast wieder zu gewährleisten.

7. Gibt es ein jährliches Budget, um Haltestellen in Mainz barrierefrei nach dem 2-Sinne-Prinzip umzubauen?

7.1 Wenn ja, wie hoch ist dieses?

Ja, die Verwaltung beantragt jährlich beim Land die sogenannten „ÖPNV-Mittel“ nach §10 Nahverkehrsgesetz (NVG), welche sich für das Jahr 2020 auf 277.035,26€ belaufen. Neben anderen Projekten zur Förderung des ÖPNV, Aufstellung des Nahverkehrsplans, Personalkosten wird ein Teil dieser Mittel auch für ÖPNV-(Umbau-)Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach dem 2-Sinne-Prinzip eingesetzt. Je nach weiteren Aufgabenstellungen rechnet die Verwaltung damit, jährlich ca. 50.000 bis 100.000€ für Maßnahmen, wie z.B. die geplante Umsetzung der „Sonderliste“, einsetzen zu können.

Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel plant die Stadt Mainz zur Realisierung der „TOP 53“ sowie des vorgezogenen Pakets Förderanträge beim rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium zu stellen und hat bereits für den Haushalt 2021/2022 entsprechende Mittel zur baulichen Umsetzung angemeldet.

Die Mainzer Mobilität teilte mit, dass sie derzeit im Mittelfristzeitraum (5 Jahre) jährlich ca. 250.000€ für Barrierefreiheit eingeplant hat.

Mainz, 18.09.2020

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete