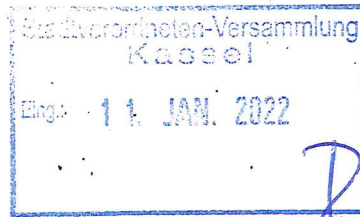


Konzeptionsbüro

- I K -

Kassel: documenta Stadt



H. Reyer
Tel. 2055

- VI -

über - I -

Handwritten signature and date: 03. 12. 2021

3. Dezember 2021

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr - 7. Dezember 2021

101.19.274 - Pflicht für einen barrierefreien ÖPNV

In Abstimmung mit der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) ergeht hierzu die folgende Empfehlung zur Beantwortung:

1. *Wie ist derzeit die barrierefreie Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Kassel? Wie viele Straßenbahnen, Busse und Haltestellen sind derzeit noch nicht barrierefrei nutzbar?*

Für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Kassel werden seit 1991 kontinuierlich barrierefreie Verbesserungen umgesetzt.

Im regulären Fahrplanverkehr sind nur barrierefreie Fahrzeuge unterwegs. Der Busfuhrpark besteht ausschließlich aus Niederflurfahrzeugen. Für Betriebsspitzen und als Ersatzbahnen werden bei der Tram noch drei hochflurige Fahrzeuge vorgehalten, die mit der nächsten Fahrzeugbeschaffung ab 2024 ersetzt werden.

Von 206 Straßenbahn-Bahnsteigen sind 204 erhöht worden. Der Umbau der noch nicht umgebauten Haltestelle Mittelring (2 Bahnsteige) ist fester Bestandteil des städtischen Ausbaus der Mönchebergstraße. 59 % aller Tramhaltestellen sind mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Von 552 Bussteigen sind 326 erhöht worden. Das entspricht einem Anteil von 59 % gemessen an allen Bushaltestellen, 39 % verfügen über ein Blindenleitsystem.

In der Gesamtmenge befinden sich auch 40 Bussteige, die gemäß Nahverkehrsplan nicht barrierefrei umgebaut werden, da es sich um reine AST-Zugangspunkte oder Wanderhaltestellen im Wald handelt, die am Tag von weniger als drei Fahrgästen nachgefragt werden.

2. *Je nach vorhandener Taktung, Linienbelegung und Fahrgastaufkommen ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an Haltestellen. Nach welchen Maßstäben werden einzelne Kategorien mit den dazugehörigen erforderlichen Ausbaustandards festgelegt? Wie wirkte sich dieser Entscheidungsschritt auf die Priorisierung und damit die Reihenfolge der Umgestaltungen aus?*

Alle Haltestellen wurden in Kategorien (von A bis E) eingeteilt, wobei die Umbaupriorisierung mit aufsteigendem Alphabet abnimmt. Folgende Parameter wurden als Grundlage für eine Zuordnung herangezogen:

- Fahrgastaufkommen
- Verkehrliche Bedeutung der Haltestelle
- Erschließung eines Point of Interest (POI)
- Spezifische Schwerpunkte (alte oder behinderte Menschen, ...)

Den Parametern wurden quantitative Werte und qualitative Attribute zugeordnet. Die endgültige Einteilung erfolgte als Durchschnittswert aller Teilkategorien.

KATEGORIE A

- Haltestellen mit mehr als 3000 Fahrgästen pro Tag
- Haltestellen des Innenstadtrings, Eingangstor nach Kassel, Verknüpfungshaltestellen
- Starke Nachfrage von Menschen mit einer Behinderung

KATEGORIE B

- Haltestellen der Netzebene 1
- Haltestellen mit 500 – 3000 Fahrgästen pro Tag
- Zentrale Stadtteilhaltestellen
- Erschließung besonders wichtiger POI
- Einfache Anschlusshaltestellen

KATEGORIE C

- Haltestellen mit 100 – 500 Fahrgästen
- Erschließung von POI
- Punktuell hohe Nachfrage von Menschen mit einer Behinderung oder alten Menschen (Wohnheime)

KATEGORIE D

- Haltestellen unter 100 Fahrgästen
- Erschließung untergeordneter POI

KATEGORIE E

- Haltestellen mit temporärer Bedienung

Die Kategorien A und B sind fast umgesetzt, bis C wurde für einen Umbau bis zum 01.01.2022 vorgesehen.

3. *Wird der gesetzlichen Anforderung für einen barrierefreien ÖPNV zum 01. Januar 2022 in Kassel vollumfänglich nachgekommen?*

Die Anforderungen nach § 8 Abs 3 Satz 3 PBefG werden erfüllt. Die Teilfortschreibung „Vollständige Barrierefreiheit“ zum Nahverkehrsplan wurde erstellt und auf den Abstimmungsweg gegeben. Darin ist formuliert, wie eine vollständige Barrierefreiheit in Kassel aussehen soll. Es wird benannt, welche Maßnahmen nicht fristgerecht umgesetzt werden können und begründet, warum diese erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich sind. Damit wird die Frist aus Satz 3 ungültig. Das PBefG sieht ausdrücklich vor, dass bei einer Nichteinhaltung der dort genannten Frist ein Umsetzungsplan alternativ vorgelegt werden (benennen und begründen).

4. *Welche Konsequenzen drohen, wenn der Pflicht, im Personenbeförderungsgesetz in § 8 Abs. 3 zur Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01. Januar 2022 in Kassel nicht vollumfänglich nachgekommen wird?*

Soweit die barrierefreien Maßnahmen mit dem Nahverkehrsplan übereinstimmen, sind keine rechtlichen Konsequenzen aus dem PBefG zu erwarten.

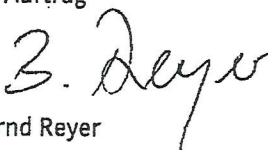
5. *Die gesetzliche Anforderung für einen barrierefreien ÖPNV im Personenbeförderungsgesetz ab dem 01. Januar 2022 ist bereits seit einigen Jahren festgelegt. Welche Maßnahmen hat der Magistrat in den letzten Jahren unternommen, um der langfristig bekannten Änderung nachzukommen und gerecht zu werden?*

Die Maßnahmen der KVG sind oben genannt.

6. *Falls 2 nicht vollumfänglich zutreffend ist: Welche Maßnahmen plant der Magistrat, um den gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV möglichst schnell gerecht zu werden und welcher Zeitraum ist hierfür vorgesehen?*

Die Maßnahmen der KVG sind oben genannt.

Im Auftrag


Bernd Reyer