

MAGDEBURGER STANDARD DER BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRAßENPERSONENNAHVERKEHR (ÖSPV) – MAGDEBURGER STANDARD

KOSTENANNAHME

Stand: 21. Dezember 2016

INHALTSVERZEICHNIS

1	Grundlagenermittlung für die finanziellen Auswirkungen	3
1.1	Kostenannahme Straßenbahnhaltestellen	3
1.2	Kostenannahme Bushaltestellen	4
1.3	Auswertung Kurzumfrage Deutscher Städtetag	5
2	Fazit	11
3	Ausblick	12

1 GRUNDLAGENERMITTLUNG FÜR DIE FINANZIELLEN AUSWIRKUNGEN

1.1 Kostenannahme Straßenbahnhaltestellen

Die Kostenannahme wurde unter Beteiligung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) erarbeitet.

Folgende Haltestellen sind für die Kostenzusammenstellung zu Grunde gelegt worden:

Haltestellentypen	Baukosten in €	Ø - Baukosten für eine Einzelhaltestelle in €
Straßenbahnhaltestelle als Insel	404.600	202.300
- Domplatz (Stadtein-/Stadtauswärts)	404.600	
Straßenbahnhaltestelle als Kap	844.600	422.300
- Pfeiffersche Stiftung (Stadtein-/Stadtauswärts)	844.600	
Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn	1.636.100	409.025
- Haltestelle Zoo (Stadtein-/Stadtauswärts)	884.800	
- Thiemstraße (Stadtein-/Stadtauswärts)	751.300	

Aus der Kostenberechnung wurden die „Ø - Baukosten für eine Einzelhaltestelle in €“ mit der Anzahl der verbleibenden umzubauenden Haltestellen multipliziert. Die Anzahl der umzubauenden Haltestellen ergibt sich gemäß Jahresbericht 2015 des Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt Magdeburg:

„Im Vorjahresbericht wurde darauf hingewiesen, dass von rund **260¹** Straßenbahnhaltestellen **86** als barrierefrei gelten können.“

Demnach besteht Handlungsbedarf für 174 Haltestellen:

Haltestellentypen	Haltestellen	Summe Baukosten in €
Straßenbahnhaltestelle als Insel	174	35.200.200
Straßenbahnhaltestelle als Kap	174	73.480.200
Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn	174	71.170.350



Hierbei ist anzumerken, dass die Kostenannahme sich jeweils auf einen Haltestellentyp bezieht.

¹ – Quelle: www.mvbn.net

1.2 Kostenannahme Bushaltestellen

Die Kostenannahme wurde unter Beteiligung des Tiefbauamtes erarbeitet.

Für die folgende Kostenberechnung ist die Kostenberechnung vom *pbF – planungsbüro franke* zu Grunde gelegt worden:

Haltestellentypen	Baukosten in €	Ø - Baukosten für eine Einzelhaltestelle in €
Bushaltestelle am Fahrbahnrand	69.129,48	34.564,74
Bushaltestelle als Kap	56.277,48	28.138,74
Bushaltestelle mit Busbucht	131.594,96	65.797,48

Aus der Kostenberechnung wurden die „Ø - Baukosten für eine Einzelhaltestelle in €“ mit der Anzahl der verbleibenden umzubauenden Haltestellen multipliziert. Demnach besteht Handlungsbedarf für 338¹ Haltestellen:

Haltestellentypen	Haltestellen	Summe Baukosten in €
Bushaltestelle am Fahrbahnrand	338	11.682.882
Bushaltestelle als Kap	338	9.510.894
Bushaltestelle mit Busbucht	338	22.239.548



Hierbei ist anzumerken, dass die Kostenannahme sich jeweils auf einen Haltestellentyp bezieht. Die Kostenzusammenstellung erfolgte bzgl. Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie mit Blick auf eine vollständige Ausstattung wie Wartehaus und Beleuchtung. Eine Kostenaufteilung in MVB und Tiefbauamt wurde nicht vorgenommen.

1.3 Auswertung Kurzumfrage Deutscher Städtetag

Im Rahmen der Ermittlung der Kostenannahme wurde auf Hinweis des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr eine Kurzumfrage innerhalb der Mitgliedstädte des Deutschen Städtetages durchgeführt.

Mit Stichtag 17.10.2016 lagen von 13 Städten (siehe Anlage - Reihenfolge nach Posteingang) ausgefüllte Fragebögen vor.

Stadt	Einwohner	Straßenbahnnetz	Busnetz
Landeshauptstadt Wiesbaden	282.000	-	x
Landeshauptstadt Dresden	550.000	x	x
Ludwigshafen am Rhein	167.000	x	x
Landeshauptstadt Potsdam	163.000	x	x
Halle (Saale)	237.858	x	x
Freiburg im Breisgau	255.000	x	x
Bielefeld	334.000	x	x
Braunschweig	250.000	x	x
Leipzig	572.076	x	x
Augsburg	291.000	x	x
Hansestadt Hamburg	1.787.000	-	x
Pforzheim	124.000	-	x
Karlsruhe	307.000	x	x
<i>zum Vergleich:</i>			
Landeshauptstadt Magdeburg	238.212	x	x



- **Hamburg** über 1.000.000 Einwohner
- **Nürnberg** 500.000 – 1.000.000 Einwohner
- **Karlsruhe** 100.000 – 500.000 Einwohner
- **Stralsund** unter 100.000 Einwohner

Berlin
Düsseldorf

- Hauptstadt eines Staates
- Landeshauptstadt
- Staatsgrenze
- Ländergrenze

- Eisenbahn
- Autobahn
- sonstige Straße
- schiffbarer Kanal

Abbildung 1 – Übersicht teilnehmenden Städte an der Kurzumfrage –
(Stand: Okt. 2016)

Auf die Frage „**Auf welcher Grundlage wollen Sie die gesetzlichen Vorgaben in Ihrer Stadt umsetzen?**“ antworteten:

Existiert in Ihrer Stadt ein(e)		in %
Planwerk		18,0
Selbstverpflichtung		12,0
Ausbauprogramm		40,0
Satzung		6,0
Anderes (z.B. Nahverkehrsplan)		24,0

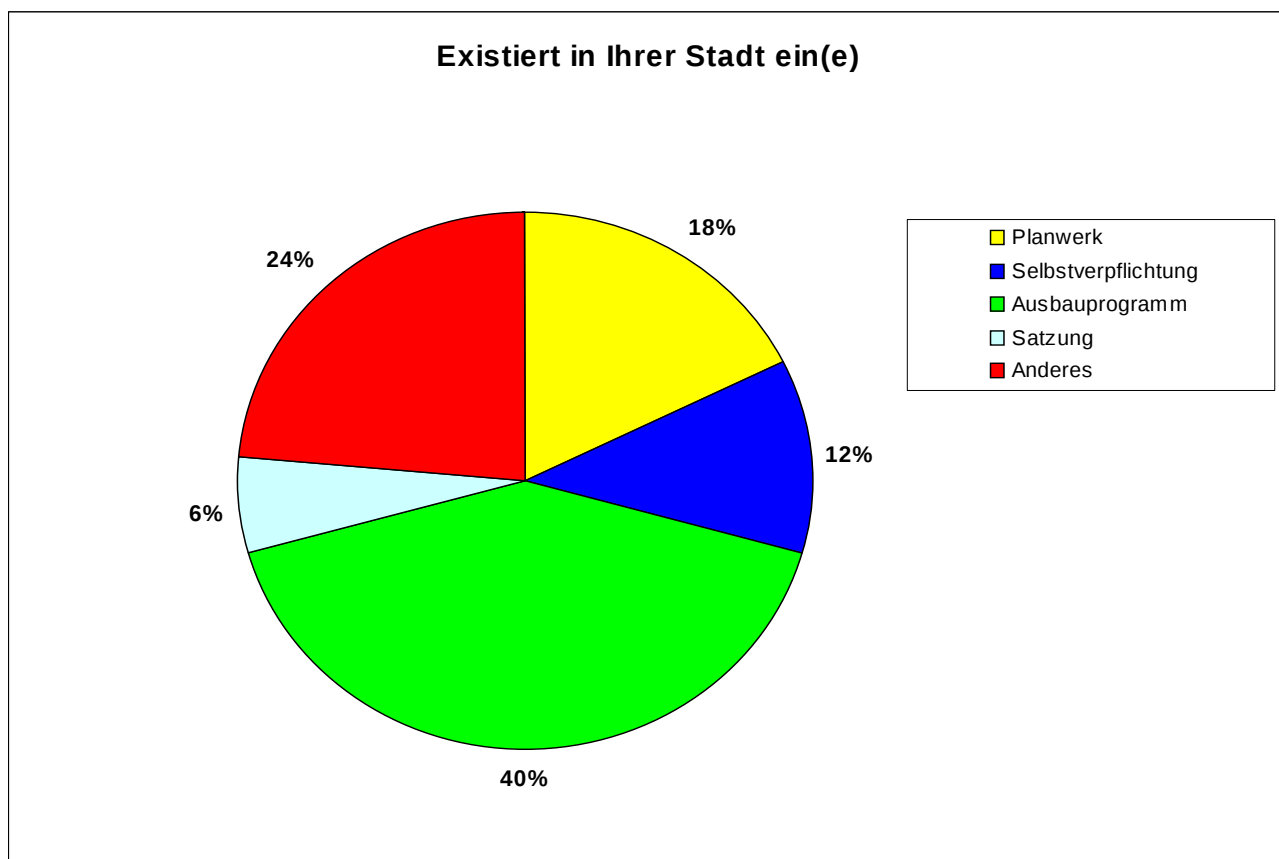


Abbildung 2 - Auf welcher Grundlage wollen Sie die gesetzlichen Vorgaben in Ihrer Stadt umsetzen? – Situation (Stand: Sept./Okt. 2016)

Beabsichtigen Sie für Ihre Stadt ein(e)		in %
Planwerk		22,0
Selbstverpflichtung		11,0
Ausbauprogramm		22,0
Satzung		11,0
Anderes (z.B. Nahverkehrsplan)		34,0

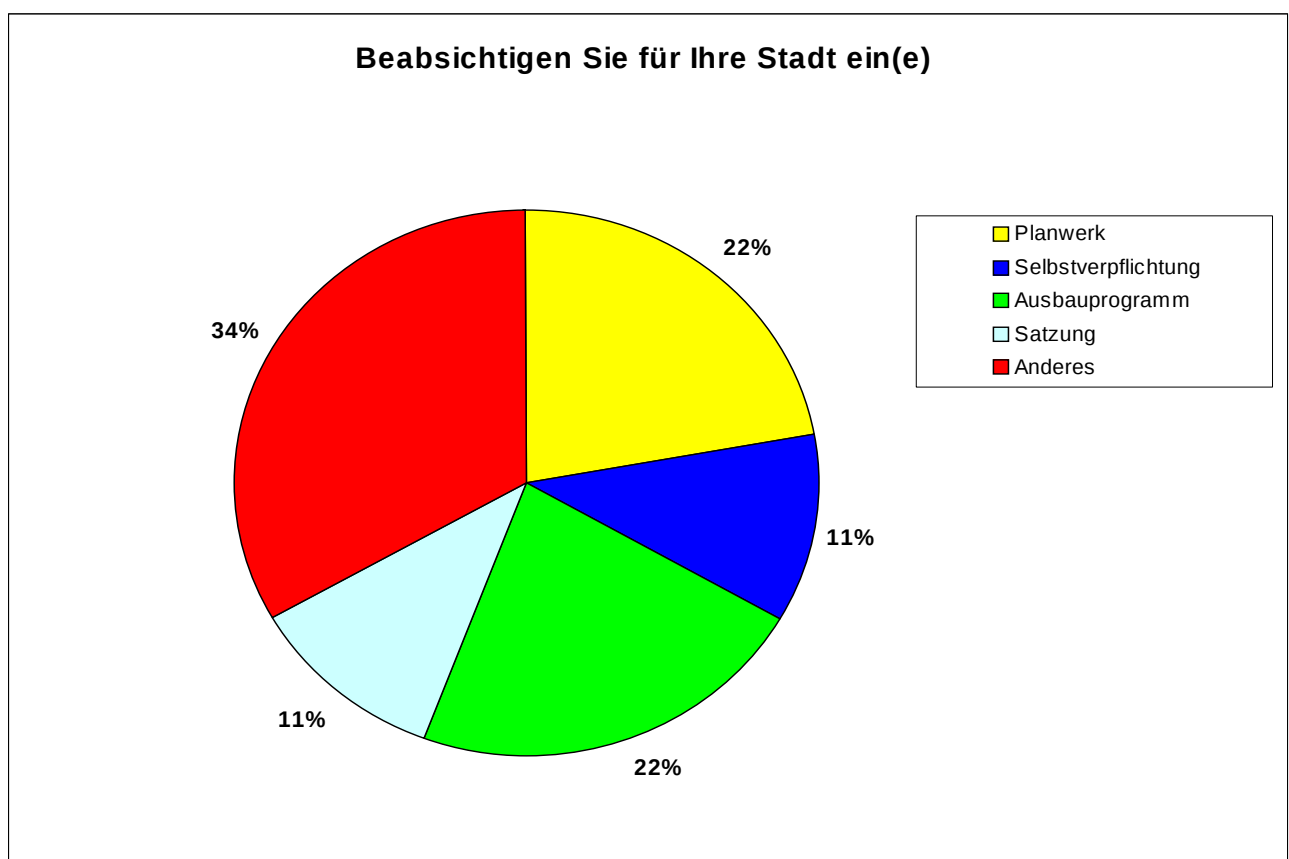


Abbildung 3 - Auf welcher Grundlage wollen Sie die gesetzlichen Vorgaben in Ihrer Stadt umsetzen? – Ausblick (Stand: Sept./Okt. 2016)

In Auswertung der **Frage** zum **Finanzvolumen** zeigte sich folgendes Bild:

Höhe des Finanzvolumen (eingestellte Haushaltsmittel) in € pro Jahr	Wie hoch müsste das Finanzvolumen insgesamt bis zur vollständigen Umsetzung in € sein
100.000 – 1.000.000	Nicht bezifferbar – 60.000.000



Diese Auswertung zeigt deutlich, dass **limitierend** für die Umsetzung der Vorgaben zum barrierefreien ÖPNV **die finanziellen Ressourcen** der einzelnen Städte sind.



Nicht unerwähnt sollte dabei bleiben, dass die **Umsetzung** mit den finanziellen Ressourcen in einzelnen Städten **weit über das Jahr 2022 hinaus** dauern wird.

Für die Landeshauptstadt Magdeburg stellt sich die Situation so dar, dass die Verantwortlichkeit für den ÖSPV im eigenen Wirkungskreis liegt. Sie ist Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Für die Zukunft strebt die Landeshauptstadt Magdeburg eine möglichst weitgehend barrierefreie Mobilität im ÖSPV an.

Mit Änderung des PBefG zum 1. Januar 2013 ergibt sich im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV eine neue Rechtslage. Nach § 8 Absatz 3 PBefG werden die Aufgabenträger des ÖPNV nunmehr verpflichtet, im

„Nahverkehrsplan ... 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.“

Diese grundlegende Forderung ist eine große Herausforderung für Planung und Betrieb des ÖSPV in der Landeshauptstadt Magdeburg. In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind die ersichtlichen Realisierungshorizonte zu berücksichtigen.



Des Weiteren zeigt die Auswertung der 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 heraus gearbeitet, 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. Hierbei wurden die Erhöhung der Zuwendungsquote und vor allem die Erleichterung von Planrechtsverfahren zwecks Beschleunigung genannt.

Kurzumfrage zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) Wir bitten Sie daher kurz nachfolgende Fragen zu beantworten ! Vielen Dank !	
Allgemeine Hinweise: Den ausgefüllten Fragebogen zurück an: Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt / Abteilung Verkehrsplanung An der Steinkuhle 6, 39128 Magdeburg Telefon: +49 391 540 5378 (Herr Schröter) Fax: +49 391 540 5292 E-Mail: stadtplanungsamt@magdeburg.de Termin: 23.09.2016	Absender: Bitte den Ansprechpartner für Rückfragen benennen: _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____
Anlaß/Hintergrund Der Landeshauptstadt Magdeburg obliegt die Verantwortlichkeit für den ÖSPV im eigenen Wirkungskreis/ist als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Für die Zukunft strebt die Landeshauptstadt Magdeburg eine möglichst weitgehend barrierefreie Mobilität im ÖSPV an. Die damit verbundene Zielstellung ist die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätssystems für alle Menschen. Ausgangspunkt dieser Bemühungen ist die UN-Behindertenkonvention von 2006. Diese Verpflichtung wurde in deutsches Recht umgesetzt. Von daher ergibt sich mit Änderung des PBefG zum 1. Januar 2013 im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV eine neue Rechtslage. Neu verankert wurden Vorschriften zur Barrierefreiheit der Personenbeförderung und zu deren zeitlicher Umsetzung. Nach § 8 Absatz 3 PBefG werden die Aufgabenträger des ÖPNV nunmehr verpflichtet, im <i>Nahverkehrsplan ... 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.</i> Diese grundlegende Forderung ist eine große Herausforderung für Planung und Betrieb des ÖSPV in der Landeshauptstadt Magdeburg. Zielstellung Mobilität stellt ein Grundbedürfnis für jeden Menschen dar. Die innerhalb des Planwerks definierten Anforderungen für einen barrierefreien ÖSPV sollen die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen grundlegend gewährleisten. Unter dem Leitbegriff „Design für Alle“ werden damit auch Verbesserungen für alle Fahrgäste des ÖSPV in Magdeburg verbunden sein. Für die Landeshauptstadt Magdeburg ergibt sich daraus eine weitreichende Aufgabe, die sich bis in die Bereiche der Stadtplanung und des Städtebaus erstrecken wird. Für den damit verbundenen Planungs- und Umsetzungsprozess soll der vorliegende <i>Magdeburger Standard</i> eine entscheidende Grundlage bilden.	
Stadt: _____ Einwohnerzahl: _____	Einzelhaltestellen „Straßenbahn“ _____ ☐ davon bereits Barrierefrei: _____ ☐ noch umzubauen _____ / Ergänzungen: _____ _____ _____ _____ _____
Einzelhaltestellen „Bus“ _____ ☐ davon bereits „Barrierefrei“ _____ ☐ noch umzubauen _____ / Ergänzungen: _____ _____ _____ _____ _____	
Grundlage wollen Sie die gesetzlichen Vorgaben in Ihrer Stadt umsetzen? Ihre Stadt ein(e) ☐ Planwerk ☐ Satzung ☐ Selbstverpflichtung ☐ Anderes _____ ☐ Ausbauprogramm ☐ Laufzeit: _____	
Das Finanzvolumen ☐ jährlich in EURO: _____ ☐ Anzahl der damit umzusetzenden Haltestellen _____ davon ☐ Straßenbahn _____ davon ☐ Bus _____ ☐ insgesamt in EURO: _____	
Wollen Sie für Ihre Stadt ein(e) ☐ Planwerk ☐ Satzung ☐ Selbstverpflichtung ☐ Anderes _____ ☐ Ausbauprogramm ☐ Laufzeit: _____	
Das Finanzvolumen sein ☐ jährlich in EURO: _____ ☐ Anzahl der damit umzusetzenden Haltestellen _____ davon ☐ Straßenbahn _____ davon ☐ Bus _____ ☐ insgesamt in EURO: _____	
_____ _____ _____ _____ _____ _____ _____	

Fragebogen „Kurzumfrage zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)“ Seite 1 von 2

Kurzumfrage zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)“ Seite 2 von 2

Seite **10** von **12**

2 Fazit

Bei der Kostenannahme wurde davon ausgegangen, dass alle verbliebenen Haltestellen eine Umgestaltung erfahren. Bei der weiteren Umsetzung der Drucksache DS 0040/16 wird die genaue Haltestellenerfassung hier die notwendigen Maßnahmen aufzeigen. Darüber hinaus wurden ggf. notwendige Planverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung) noch nicht betrachtet. Auch ein ggf. erforderlicher Grundstückserwerb wurde noch nicht berücksichtigt.

Weiterhin ist bei der Kostenannahme zu beachten, dass eine Mischung der Haltestellentypen je nach Gegebenheiten im Stadtgebiet zur Anwendung kommt. Demnach ergibt sich folgende Kostenannahme:

Haltestellentypen	Baukosten in €
<i>Straßenbahnhaltestelle als Insel</i>	<i>35.200.200</i>
<i>Straßenbahnhaltestelle als Kap</i>	<i>73.480.200</i>
<i>Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn</i>	<i>71.170.350</i>
Ø Straßenbahnhaltestelle (Insel, Kap, angehobene Fahrbahn)	59.950.250
Kostenannahme in € (gerundet) Summe „Straßenbahn“	60.000.000

Haltestellentypen	Baukosten in €
<i>Bushaltestelle am Fahrbahnrand</i>	<i>11.682.882</i>
<i>Bushaltestelle als Kap</i>	<i>9.510.894</i>
<i>Bushaltestelle mit Busbucht</i>	<i>22.239.548</i>
Ø Bushaltestelle (Fahrbahnrand, Kap, mit Busbucht)	14.477.775
Kostenannahme in € (gerundet) Summe „Bus“	15.000.000

Auf eine Anwendung eines Baukostenindex wurde verzichtet, weil die Ergebnisse der Ausschreibung zur stadteinwärtigen Haltestelle „Sohlener Straße“ gezeigt haben, dass aktuelle Ausschreibungsergebnisse zu Grunde gelegt werden müssen. Da die Ausschreibung der Haltestelle „Sohlener Straße“ aufgehoben wurde, ist diese nicht mit in die Betrachtung unter „Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn“ eingeflossen. Der Einbezug dieser Straßenbahnhaltestelle würde das Ergebnis zu sehr verfremden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass als Kostenannahme Gesamtkosten in Höhe von 75 Mio. € ermittelt wurden.

	Baukosten in Mio. €
<i>Kostenannahme in € (gerundet) Summe „Straßenbahn“</i>	<i>60</i>
<i>Kostenannahme in € (gerundet) Summe „Bus“</i>	<i>15</i>
Kostenannahme in € (gerundet)	75

3 Ausblick

Als nächster Schritt wird daher vorgeschlagen, gemäß Drucksache DS 0040/16 die erforderliche Bestandsaufnahme anhand der Checklisten durchzuführen, um die Kostenannahme zu präzisieren bzw. ein belastbares Ergebnis zu erhalten. Unabhängig davon sollte die Landeshauptstadt Magdeburg einen jährlichen Betrag im Haushalt zur Umsetzung beginnend ab dem Jahr 2018 bereitstellen. Ableitend aus der weiteren Verfahrensweise zur Drucksache DS 0040/16 und den Ergebnissen der Bestandsaufnahme wird dann dem Stadtrat eine stufenweise Realisierung zur Beschlussfassung vorgeschlagen anhand einer Prioritätensetzung für das gesamte Stadtgebiet, z. B. unter Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- „Sowieso“-Maßnahmen
- Nutzung von Einsparpotentialen z. B. im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, Vergaben von streckenbezogenen Umbaumaßnahmen an Haltestellen
- Nahverkehrsplan und Fahrgastzahlen



Stand: 21.12.2016