

STELLUNGNAHME zum Antrag bzw. ERGÄNZUNGSANTRAG a) GRÜNE-Gemeinderatsfraktion b) Stadtrat Eduardo Mossuto (FW) Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 27.04.2010/17.05.2010 eingegangen: 27.04.2010/17.05.2010	Gremium:	12. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	22.06.2010 408 + 409 11 a + b öffentlich Dez. 4
Konzept für den Ausbau von barrierefreien Haltestellen in Karlsruhe		

- Kurzfassung -

Die VBK haben in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung bereits umfangreiche Planungen zum behindertengerechten Ausbau von Haltestellen durchgeführt, auch wird bei Bedarf der Beirat für Menschen mit Behinderungen einbezogen. Die Erstellung einer formalen Konzeption mit Prioritätenliste ist allerdings nicht zielführend, da sich die schrittweise Umsetzung der Baumaßnahmen insbesondere nach verkehrlichen, betrieblichen und finanziellen Aspekten, die sich auch kurzfristig ändern können, richten muss. Eine Vorstellung des aktuellen Planungsstandes im VBK-Aufsichtsrat und anschließend in einem städtischen Gremium wird zeitnah erfolgen.

Ersatzhaltestellen bei Baumaßnahmen werden möglichst mit erhöhten Bahnsteigen ausgebildet, die Barrierefreiheit im eigentlichen Sinne ist hier jedoch nicht machbar.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition:					
Ergänzende Erläuterungen:					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>		Handlungsfeld:		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>		durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>		abgestimmt mit		

Die rechtliche Zuständigkeit für Planung, Bau und Betrieb der Straßenbahnhaltestellen obliegt den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK). Alle Neubau- oder Umbauplanungen zu Haltestellen stimmen die VBK in regelmäßigen Besprechungen mit den maßgebenden städtischen Dienststellen ab; je nach Bedarf erfolgt zudem die Einbeziehung des Beirats für Menschen mit Behinderungen. Diese Praxis hat sich über Jahre hinweg gut bewährt.

Bereits vor Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) 2002 haben sich die beiden städtischen Verkehrsunternehmen VBK und AVG den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen intensiv angenommen. So werden seit Mitte der 1990er Jahre bei allen Planungen die Grundsätze der Barrierefreiheit für Fahrzeuge und Infrastruktur berücksichtigt. Alle Haltestellen und Haltepunkte, die seither in Betrieb gingen, wurden im innerstädtischen Netz konsequent auf die Niederflurfahrzeuge sowie im regionalen Stadtbahnnetz auf die neuen Mittelflurfahrzeuge abgestimmt. Dennoch besteht weiterhin Handlungsbedarf, der sich im Wesentlichen auf die älteren Bestandsstrecken, auf den z. T. veralteten Fahrzeugbestand (z. B. Tram-Linie 5) sowie auf die fehlende Verknüpfung zwischen Mittelflur-Stadtbahnen und Straßenbahnen im Stadtgebiet von Karlsruhe bezieht. Genau diese Punkte wurden von AVG/VBK bereits eingehend beschrieben: Die AVG ist als Eisenbahn verpflichtet, eine entsprechende Konzeption zur Herstellung der Barrierefreiheit in ihrem Netz aufzustellen. Dieses „Programm der AVG zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Erreichung möglichst weitreichender Barrierefreiheit gemäß § 2 Abs. 3 EBO“ wurde in 2007 erarbeitet und mit dem „Beirat für Menschen mit Behinderungen“ der Stadt Karlsruhe abgestimmt.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass nur ein sukzessiver, mittel- bis langfristiger Umbau möglich ist, insbesondere weil die erforderlichen Maßnahmen einen beachtlichen Finanzierungsaufwand bedeuten. So liegen beispielsweise die durchschnittlichen Kosten für den barrierefreien Umbau einer bestehenden Haltestelle mittlerweile bei ca. 800.000 Euro. Dem erforderlichen Investitionsvolumen stehen nach wie vor ganz erhebliche Einschnitte beim GVFG gegenüber; so wurden für einige streckenbezogenen Umbaumaßnahmen bereits vor Jahren Förderanträge nach dem GVFG beim Land Baden-Württemberg eingereicht, aber leider bis heute nicht bewilligt.

Eine vergleichbare gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung eines „Programms“ für die VBK als Straßenbahnunternehmen gibt es nicht. Da die Herausforderungen und auch die Probleme für beide Verkehrsunternehmen (AVG und VBK) vom Grundsatz her identisch sind, wurde auf eine entsprechende schriftliche Abfassung für das VBK-Netz verzichtet, zumal auch eine verlässliche Zeitschiene für die Umsetzung der Maßnahmen aus den o. g. Gründen nicht angegeben werden kann.

Gleichwohl führen die VBK in Abstimmung mit den städtischen Ämtern selbstverständlich die einzelnen Planungen fort. Bereits seit Jahren fertiggestellt sind beispielsweise die Pläne für die Haltestellen in Rintheim, in der Waldstadt und in Daxlanden. Derzeit in Bearbeitung sind mehrere Haltestellen in der Süd-, Südwest- und Weststadt. Ebenso werden aktuell Details zur baulichen Ausgestaltung der Bahnsteige und Zugänge mit dem Behindertenbeirat erörtert.

Insoweit ist bei den VBK eine grundsätzliche Konzeption für den sukzessiven barrierefreien Umbau der Haltestellen prinzipiell bereits vorhanden. Ebenso ist die kontinuierliche fachliche Abstimmung mit den relevanten städtischen Dienststellen zum Umbau von Haltestellen gewährleistet.

Die im Antrag genannten Kriterien als Grundlage für eine Prioritätenliste sind richtig, jedoch nicht alleine ausschlaggebend: so müssen die VBK insbesondere verkehrliche und betriebliche Rahmenbedingungen, die Finanzierbarkeit und die Frage des Baurechts berücksichtigen. Es gibt Haltestellen, die aus betrieblichen Gründen zwingend schnellstmöglich umgebaut werden müssen, während andere Haltestellen z. B. wegen des noch andauernden Einsatzes von Altfahrzeugen gerade NICHT umgebaut werden können. Weiterhin kann es sich anbieten, auch eine verkehrlich untergeordnete Haltestelle im Zuge einer ohnehin erforderlichen Instandhaltung gleich behindertengerecht umzubauen, wenn hierdurch finanzielle Synergieeffekte erzielt werden.

Besonderes Augenmerk legen die VBK auch auf diejenigen Haltestellen, die heute noch gar nicht stufenfrei erreichbar sind, wie z. B. die Haltestellen Ebertstraße und Untermühlstraße.

Aus hinreichender Erfahrung ist die Aufstellung einer „Prioritätenliste“ wenig zweckdienlich. Sie würde lediglich die Momentaufnahme eines Wunschprogramms darstellen, welches durch Änderungen von finanziellen, betrieblichen oder sonstigen Randbedingungen schnell obsolet würde.

Die VBK werden jedoch den aktuellen Stand der Planungen in einer der nächsten Aufsichtsratssitzungen vorstellen, ebenso wird anschließend die entsprechenden Information in einem städtischen Gremium - z. B. im Planungsausschuss - angeboten.

Die Lage und bauliche Ausgestaltung von Ersatzhaltestellen im Zuge von Baumaßnahmen ist immer von der jeweiligen Örtlichkeit, aber auch von der Dauer der Bauarbeiten abhängig. Soweit es baulich und wirtschaftlich vertretbar ist, richten die VBK an Ersatzhaltestellen auch „richtige“ Bahnsteigprovisorien ein, wie z. B. am Entenfang. Es bedarf jedoch der Richtigstellung, dass solche Behelfsbahnsteige zwar den Ein- und Ausstieg erleichtern, sie jedoch nicht barrierefrei im Sinne von „stufenfrei“ bezeichnet werden können. Eine tatsächliche stufenfreie Gestaltung ist bei Bedarfsbahnsteigen in der Regel nicht machbar.