

Behindertenbeirat der Stadt Augsburg  
Fachbereich „Verkehr und Mobilität“

### **Anhörung des Behindertenbeirats und des Behindertenbeauftragten zum „Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof“**

hier: GVFG-Förderantrag an das Bundesverkehrsministerium  
[GVFG § 3 Nr. 1 Buchst. d Satz 2]

Der Behindertenbeirat und der Behindertenbeauftragte der Stadt Augsburg stimmen dem Gesamtprojekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof unter Vorbehalt zu.

Die vorgelegten Vorplanungen umfassen

- Straßenbahnquerung Hauptbahnhof
- Straßenbahnlinie 6 Remboldstraße - Hochzoll
- Straßenbahnlinie 5 Rosenaustraße - Klinikum
- Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Ostfriedhof – Hochzoll-Bahnhof
- Umbau Königsplatz

Diese Beurteilung orientiert sich an der Stellungnahme des BBR zur Fortschreibung des NVP vom 14.11.04 und den diversen Empfehlungen, Richtlinien, Vorschriften und Normen zur Gewährleistung barrierefreier Mobilität.

Die Vorplanungen wurden zu den SL 6, 5 und 1 am 27.12.04, zum Königsplatz am 24.1.05 und zur Hbf-Unterquerung am 27.1.05 überreicht.

Den Unterlagen fehlen sämtliche Erläuterungsberichte wie auch die Projektbeschreibung. Diesem Mangel konnte eine zeitlich begrenzte, mündliche Erörterung nur in Teilen abhelfen.

Der äußerst eingeeengte zeitliche Rahmen macht eine gründliche Beurteilung durch BBR und BBA unmöglich. Allein insofern wird Vorbehalt angemeldet.

Dennoch teilen BBR und BBA ihre „generelle Zustimmung“ im Sinne von grundsätzlicher Zustimmung mit. Das Projekt trägt grundsätzlich zu einer erheblichen Verbesserung des ÖPNV für eingeschränkte Nutzer bei.

Die vorgelegten Planungen (ganz überwiegend M 1:500) weisen jedoch nach erster Überprüfung zahlreiche Mängel und Verstöße in bezug auf Barrierefreiheit auf. Insofern wird weiterer Vorbehalt angemeldet. BBR und BBA gehen davon aus, daß die Barrierefreiheit der geplanten Baumaßnahmen erst im Rahmen der Planfeststellungsverfahren gründlich und vollständig überprüft werden kann. Es ist davon auszugehen, daß für

den Umbau Königsplatz kein Planfeststellungsverfahren angestrebt wird; hier verweist der BBR auf das Protokoll der Besprechung vom 27.1.05.

Es folgt eine Liste (ungewichtet) von Einwänden und Hinweisen des Behindertenbeirats und des Behindertenbeauftragten, soweit sie aufgrund des vorliegenden Materials und im begrenzten Zeitraum bereits erkennbar waren. Die SL 6 wurde dabei vergleichsweise intensiver betrachtet, da lt. Schr. der StaWA Verkehrs-GmbH v. 20.12.04 diese Linie unmittelbar vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens steht.

### **Vorbehalte, vorläufige Auflistung:**

#### 1. SL 6

- a) Streckenführung Prinzstr. – Rotes Tor – Th.-Heuss-Platz – Königsplatz erschließt diesen Bereich ein drittes Mal; der Verzicht auf die Erschließung der südl. Innenstadt (!) einschl. Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Kirchen, Kindergärten, VdK u.a. ist für behinderte Fahrgäste nicht akzeptabel.
- b) Die Linienführung in Richtung Rotes Tor führt zu einer Haltestelle (HSt) „Prinzstr.“ mit halbkreisförmigem Einzugsbereich, die kaum barrierefrei zu gestalten ist.
- c) Wolframviertel und Kammgarnquartier sind je ohne zentrale Haltestelle. Die geplante HSt „Textilmuseum“ befindet sich ohne direkte Anwohner außerhalb der Verdichtungsräume.
- d) Der Abstand der HSt „Textilmuseum“ und „Don Bosco“ (Wilhelm-Hauff-Str.) beträgt 1 km.
- e) Die Haltestelle „Eiskanal“ ist der Herrenbachstr. (dort Erschließung!), nicht der Berliner Allee zuzuordnen.
- f) HSt „Afrabrücke“ (Oberländerstr.) erschließt nur Halbkreis.

#### 2. SL 5

- a) Geplanter Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Kreuzung Hessenbach-/Bgm.-Ackermann-Str.) erschließt nicht Westl. Bahnportal, Seb.-Buechegger-Platz, Thelott-Viertel (1.765 Ew.), Pfersee-Ost; Linienführung gefährdet gesamten westl. Zugang zum Regionalverkehr (fast 50 % der Ew.), zwingt u.U. weiterhin die Hälfte der behind. Mitbürger zu weiten Umwegen zum Hbf (Pferseer Unterführung, Gögginger Brücke).
- b) Nebenaspekt (nur bedingt relevant für Barrierefreiheit): 3 Linien (2, 3 und 5) im 5-Minuten-Takt gegenläufig, d.h. in 5 Minuten sechs (resp. 5) Querungen der Pferseer Str., blockieren die westl. Aus-/Einfahrt der Pferseer Unterführung praktisch vollständig.

#### 3. Verlängerung SL 1

- a) Gestaltung Kreuzung Friedberger/Zugspitz-/Hochzoller Str.: fehlende Abbiegemöglichkeiten der Straßenbahn machen

Linienplitting (6 + 6.1, 1 + 1.6 > Vermeidung von Umsteigen) unmöglich.

- b) Lage und Gestaltung Haltestelle „Hochzoll-Bf“: zu große, unnötige Entfernung zum Bahnhof, stark und unnötig erschwerte Umsteigemöglichkeiten zur DB (Ingolstadt und besonders München), außerdem wg. fehlender Aufzüge zu den Gleisen 5 und 6 nicht sämtl. Richtungen erreichbar.
- c) Endhaltestelle „Hochzoll-Bf“ vom Netzsystem her nicht barrierefrei, Erschließung des Stadtteils Hochzoll bis Hochzoll-Süd zwingend; dort überdurchschnittlich behinderte und ältere Bürger ansässig, Behinderten- und Alten-Einrichtungen, Verdichtungszone, P+R mit Beh.Parkpl. in Hochzoll-Süd, Kuhsee (von B2 München her zu öffnen).

4. Königsplatz: vgl. Protokoll Bespr. v. 27.1.05 und allg. Hinweise (unten Nr. 6)

#### 5. Hauptbahnhof

- a) Stark frequentierte (Regio-Schienen-Takt ab 2007/08) Bahnsteige Gleise 8/9 (keine Verbreiterung) und 10/12 (Neuanlage nur mit 6,00 m [!] Breite) angesichts der erwarteten Fahrgastzahlen lt. SMA-Gutachten (für eingeschränkte Benutzer) zu schmal.
- b) Bahnsteige mit nur 1 Aufzug und ohne Rampen als Reserve und Fluchtweg für behinderte Menschen sind nicht barrierefrei.
- c) Aufzüge weisen nicht die Maße des sogen. „Feuerwehraufzugs“ (Rettungsaufzug 1,40 x 2,10 m – auch für Liegendtransport) auf.
- d) Durchgehende Aufzüge von den zukünftig stärkstfrequentierten Bahnhöfen 8/9 und 10/12 (BEG: RSchT) zur Straßenbahn-HSt „Hauptbahnhof“ (-2) fehlen völlig – statt dessen nur ein Aufzugspaar am Hausbahnsteig (Bereich Fernverkehr).

#### 6. Allgemein

- a) Kurze Wege sind für behinderte Fahrgäste ein wesentlich höherwertiges Kriterium als verkürzte Fahrzeiten (Berücksichtigung in der Standardisierten Bewertung?). Ein gehbehinderter Mensch, der maximal (!) 300 m - also generell weniger – selbständig ohne Hilfsmittel zurücklegen kann, erhält das Merkmal „aG“ und den Blauen Ausweis. Richtmaß der Barrierefreiheit ist somit die Unterschreitung dieser Entfernung zur Haltestelle. Viele dieser Menschen sind auf den ÖPNV angewiesen (sonst Transport).
- b) Die Haltestreifen (Bahnsteige) in den HSt müssen grundsätzlich über die gesamte Länge eine nutzbare Breite von 2,50 m aufweisen (Baumpflanzungen u.U. nur asymmetrisch möglich, sonst unterlassen). Zahlreiche auf 3,00 m geplante Haltestelleninseln neben Kfz-Fahrspuren

- dürften die geforderten 2,50 m nicht leisten (Sicherheitsstreifen, Spritzschutz, FGU).
- c) Gemeinsame Fuß-/Radwege sind nicht barrierefrei (in der Planung vielfach vorgesehen).
  - d) Gemeinsame Fuß-/Radwege durch Haltestellen geführt (!!)
- sind mehrfach nicht barrierefrei und gefährlich (vgl. HSt „Prinzstr.“ beidseitig).
- e) Haltestellen in Mittellage sind grundsätzlich nur mit gesichertem Zugang von beiden Enden her barrierefrei (in den Plänen kaum vorgesehen).
  - f) Haltestellenzugänge an Straßeneinmündungen über die dortige Fußgängerquerung (meist lichtsignalgesichert) sind wegen der weiten (diskriminierenden) Umwege nicht barrierefrei und verleiten durchweg zusätzlich zu gefährdenden Abkürzungen.
  - g) Gesplittete Haltestellen sind – soweit vermeidbar – grundsätzlich nicht barrierefrei (Beispiele aus der Planung: HSt „FH“: Bus/Tram, HSt „Prinzstr.“ in Verbindung mit der derzeit bereits gesplitteten HSt „Margaret“ eine weitere Umsteige-Relation).
  - h) Frühzeitige Erinnerung: Sämtliche Haltestellen/Übergänge sind barrierefrei anzulegen, insbesondere für Sinnesbehinderte mit taktilen, akustischen und visuellen Leit- und Informationssystemen auszustatten (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Blinden-Summer und -Pfeile, Linien- und Richtungsdurchsage auch außerhalb der Fahrzeuge, gut lesbare Informationstafeln, blendfrei und mit höchstmöglichem Kontrast und behinderungsgemäßer Farbgestaltung. Die gesamten HSt sind möglichst regen-, schnee- und windgeschützt und farblich kontrastreich zu gestalten. Umsteigehaltestellen und solche mit Bedienung durch mehrere Linien erfordern besonders sorgfältig durchdachte und mit Betroffenen abgestimmte Informationssysteme sowie ergonomische Optimierung, z.B. direkten Umstieg von Fahrzeug zu Fahrzeug (hier bes. regen-, schnee-, windgeschützt), um die barrierefreie Beförderungskette zu sichern. (Anm.: Querschnittgelähmte, die in einem durchnäßten Rollstuhl sitzen, spüren dies nicht und sind Folgeinfektionen ausgeliefert.)
  - i) Umsteigezeit durch Linien-, Haltestellen- und Fahrplangestaltung auf < 5 min. beschränken.
  - j) Durch Brechung der Linien (hier z.B.: am Klinikum, 2x in Hochzoll, jedoch in den Plänen nicht ersichtlich) grundsätzlich nicht öfter als einmal umsteigen (Umsteigevorgänge sind von behinderten Fahrgästen gefürchtet, führen zu Vermeidung).
  - k) Zur weiteren Annäherung an Barrierefreiheit sind vorzusehen und räumlich zuzuordnen (in Abstimmung mit Regio Augsburg Tourismus GmbH): jeder HSt in möglichst < 100 m Entfernung ein Behindertenparkplatz, außerdem in direkter Nachbarschaft

zu den Behindertenparkplätzen auf den P+R-Plätzen (Endstationen) und an den Netz-Knotenpunkten barrierefreie Toiletten (z.B. Fa. Wall – Trägerschaft?), am besten in die Haltestelle integriert.

Wir betonen abschließend nochmals, daß die Zustimmung nur unter der Voraussetzung erteilt wird, daß die bereits genannten und die evtl. im PFV erkannten Mängel behoben werden.

Augsburg, 31. Januar 2005

**Arno Erlei**  
Vors. BBR  
Behindertenbeauftragter

**Klaus Müller**  
Sprecher BBR-Fb Verkehr und Mobilität