

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Technischer Ausschuss	öffentlich	am 31.05.2017	Vorberatung
Gemeinderat	öffentlich	am 27.06.2017	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Hinterer Kirchplatz; Gestaltung der Bushaltestelle

Anlagen: 1

1 Ausführungsplan Bushaltestelle (unmaßstäblich)

Beschlussantrag:

Die Bushaltestelle am Hinteren Kirchplatz (Wilhelmstraße in Fahrtrichtung Bahnhof) wird entsprechend dem aktuellen Ausführungsplan im südlichen Bereich mit einem 16 cm hohen Bordstein, im nördlichen Bereich aufgrund notwendiger Zufahrten mit einem 8 cm Bordstein ausgeführt.

Finanzielle Auswirkungen:

Besonderer Hinweis:

Sachverhalt:

Ausgangssituation

Im vergangenen Jahr wurde als Voraussetzung für die Erweiterung der Fußgängerzone am Hinteren Kirchplatz der Knotenpunkt Wilhelmstraße/Am Spitaltörl zu einem Kreisverkehr umgestaltet. Ziel der Planung war es, auf beiden Seiten der Wilhelmstraße einen 16 cm hohen Bord auszubilden. In Fahrtrichtung Norden war die Haltestelle als Buskap geplant, d.h. ohne Busbucht und mit Halt auf der Fahrbahn (siehe Baubeschluss DS 2015/258 vom 24.11.2015).

Dabei wurde die Halteposition so gewählt, dass der Bus während des Halts die Fahrspur zwischen Verkehrsteiler und Platz „schließt“. So soll vermieden werden, dass Fahrzeuge dazu verleitet werden, trotz durchgezogener Linie den Bus zu überholen und so Fußgänger beim Queren des Überwegs zu gefährden.

Planung

Im Laufe der Planung wurde klar, dass die Feuerwehrezufahrt zum Neubau Adlerstraße 7, zum Gebäude Friedrichstraße 48 sowie zu evtl. weiteren Neubauten entlang der ehemaligen Adlerstraße zwingend über die Wilhelmstraße - aus südlicher Richtung kommend - erfolgen muss. Durch zahlreiche Veranstaltungen auf dem Marktplatz ist eine Zufahrt aus Richtung Friedrichstraße nicht dauerhaft gesichert. Eine intensive Abstimmung mit der Kreisbrandmeisterstelle hatte zum Ergebnis, dass im Zufahrtbereich aufgrund der Vorgaben der VwV Feuerwehrflächen ein maximaler Anschlag von 8 cm sein darf.

Das Planungsbüro änderte die Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der sich im Planungsprozess ergebenden Vorgaben und Notwendigkeiten entsprechend ab. Dieses Planungsdetail war Teil der Anlage zum Vergabebeschluss der Bauleistungen vom 22.03.2016 bei (siehe DS 2016/045).

In diesem Vergabebeschluss (siehe DS 2016/045) wurde bereits textlich im Sachverhalt hinsichtlich der Barrierefreiheit die Zielsetzung formuliert, den Gehweg nur ab der Gebäudeecke Adlerstraße 7 von 8 cm auf 16 cm anzuheben:

„Die Bushaltebucht auf der gegenüberliegenden Seite wird zu einem Buskap umgestaltet, bei dem der Bus auf der Fahrbahn anhält. Am Buskap liegt die Höhe des Bordsteins zwischen 8 und 16 cm“.

Zur Tiefgaragenabfahrt des neuen Wohn- und Geschäftsgebäudes hin soll der Board wieder abgesenkt werden. Dies schafft bei einer Gesamtlänge des Buskaps von 20 m auf einer Länge von 6,90 m (und damit im Bereich der hinteren Bustür) einen erhöhten, barrierefreien Einstieg.

Bis zur Fertigstellung des neuen Wohn- und Geschäftsgebäudes wurde zunächst provisorisch eine durchgängige Gehweg- bzw. Bordsteinhöhe von 8 cm hergestellt, um in diesem Bereich auch die Baustellenandienung mit Fahrzeugen durch Überfahrbarkeit zu gewährleisten. Danach kann der Gehweg auf die richtige Höhe genommen und das Hochboard eingebaut werden.

Barrierefreiheit: Rechtslage und Abwägung

§ 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz vom 01.01.2013 führt aus, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität beschränkten oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Es handelt sich um eine politische Zielbestimmung und um ein sogenanntes „Regel-Ausnahme Prinzip“, d.h. die Forderung nach Herstellung von Barrierefreiheit gilt nicht ausnahmslos. Vielmehr handelt es sich um ein Zusammenspiel der Haltestelleninfrastruktur, der Gestaltung und

Ausstattung der Fahrzeuge und der Kommunikation mit den Kunden sowie weiterer Komponenten. Nur im Zusammenspiel ist Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.

Im Personenbeförderungsgesetz wird weiter ausgeführt, dass die Frist 01.01.2022 nicht gilt, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Auch eine Ausnahmeregelung aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen ist vorgesehen. Die Aufgabenträger sollen ihre eigenen finanziellen Möglichkeiten sowie die sachlichen Notwendigkeiten in die Abwägung einbeziehen können.

Derzeit werden durch das Landratsamt als zuständige Behörde die örtlichen Standards zur Barrierefreiheit untersucht und definiert. Auf Grundlage dieser Untersuchung fließen entsprechende Zielvorgaben in den Nahverkehrsplan ein. Das Landratsamt hat die kreisweite Bestandsaufnahme und die Klassifizierung der Haltestellen sowie die Erstellung des Maßnahmenplans derzeit öffentlich ausgeschrieben.

Rechtlich verbindliche Vorgaben zur Barrierefreiheit, z.B. was die Bordsteinhöhe angeht, gibt es derzeit nicht. Verschiedene technische Regelwerke können zur Beurteilung und Planung herangezogen werden können. Als barrierefrei bezeichnet werden Hochboards mit 16/18/21 cm.

Position des Bushaltes

Das Verschieben des geplanten Bushalts in südliche Richtung, mit dem Zweck, dass der Bus auf gesamter Länge im Bereich des erhöhten Einstiegs zum Stehen käme, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, nicht möglich, da in diesem Fall dem Problem des Überholens vor dem Überweg Vorschub geleistet und ein erhebliches Gefährdungspotential entstehen würde.

Der Bus soll, wie geplant, bis zum Verkehrsteiler vorfahren, und allenfalls bedarfsabhängig weiter südlich zum Halten kommen. Der baulich hergestellte barrierefreie Einstieg befindet sich im Bereich der hinteren Bustür.

Stellungnahme der Polizei

Am 11.04.2017 wurde das Polizeipräsidium in Tuttlingen um Stellungnahme zum Sachverhalt gebeten. Herr Temp äußert sich am 20.04.2017 wie folgt:

„...das Verschieben der Bushaltestelle in südliche Richtung wurde auch seitens des Polizeipräsidiums Tuttlingen bei der mündlichen Anhörung durch die Verkehrsbehörde nicht befürwortet.

Zum einen wäre nicht mehr gewährleistet, dass ein Überholen des Linienbusses ausgeschlossen ist, außerdem wäre die Sicht auf etwaig am Bus Vorbeifahrende für die Fußgänger auf Kirchplatz-Seite stark beeinträchtigt. Auch verlöre die sichere Querungsstelle am Kreisverkehrsplatz (KVP) ihre Akzeptanz, je weiter die Bushaltestelle vom KVP entfernt würde.

Die jetzt angestrebte Lösung, den „Kasseler Sonderbord“ nur im hinteren Bereich der Bushaltestelle auf einer Länge von 6,90 m auszubilden, erscheint uns ein akzeptabler Kompromiss. Damit wäre gewährleistet, dass an allen dort verkehrenden Bustypen immer am hinteren Türpaar barrierefrei zu- und ausgestiegen werden kann. Ein entsprechender Hinweis in den Bussen sowie an der Bushaltestelle (Markierung?) wäre für die Betroffenen hilfreich.“

Sabine Stengel

