

ALBSTADT

DRUCKSACHE

Nr. 040/2020

Stadtplanungsamt

18.02.2020

Betrifft: Konzeption zum barrierefreien Haltestellenausbau in Albstadt

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Technischer- und Umweltausschuss	10.03.2020	N	Vorberatung	einstimmig empfohlen
Ortschaftsrat Burgfelden	23.03.2020	Ö	Vorberatung	
Gemeinderat	25.06.2020	Ö	Entscheidung	
Ortschaftsrat Margrethausen	03.04.2020	Ö	Vorberatung	
Ortschaftsrat Onstmettingen	18.05.2020	Ö	Vorberatung	
Ortschaftsrat Lautlingen	25.05.2020	Ö	Vorberatung	
Ortschaftsrat Pfeffingen	27.05.2020	Ö	Vorberatung	
Ortschaftsrat Laufen	22.06.2020	Ö	Vorberatung	

Beschlussvorschlag

1. Dem in der Drucksache dargestelltem Konzept für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen in Albstadt wird zugestimmt.
2. Den in der Drucksache benannten Ausnahmen (Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut werden können (PBefG § 8 (3)) wird zugestimmt (siehe Anlage 11).
3. Dem grundsätzlichen Abweichen der Einsatzgrenzen von Haltestellenbuchten wird zugestimmt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)).
4. Die Finanzmittelanmeldung erfolgt für die Haushalte entsprechend Pkt. 6.
5. Die Planung bis Leistungsphase 5, einschließlich der Vermessungsaufnahme, für die Haltestellen der ersten Kategorie (rot; ohne Knotenpunkte) werden gemeinsam an ein externes Büro vergeben.

Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe/Produkt/Projekt:	7.541020		
Bezeichnung:	ÖPNV – Maßnahmen Barrierefreiheit		
Aufwendung/Auszahlungen:	250.000,00	Euro	
Finanzierung:			
Planansatz Haushaltsjahr:	250.000,00	Euro	
Verpflichtungsermächtigungen Haushaltsjahr:		Euro	
über- /außerplanmäßige Aufwendungen/Auszahlungen:		Euro	
Haushaltsmittel gesamt:	250.000,00	Euro	
davon lt. Haushaltsplan für diese			

Maßnahme vorgesehen: 250.000,00 Euro

Haushaltsmittel:

stehen zur Verfügung stehen nicht zur Verfügung stehen nur in Höhe von Euro zur Verfügung

Deckungsvorschlag:

Sachverhalt

Konzeption zum barrierefreien Haltestellenausbau im Stadtgebiet Albstadt

1. Anlass

Zum 1. Januar 2013 ist das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten.

„Der Nahverkehrsplan hat 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. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (PBefG § 8 (3))

Der Nahverkehrsplan (NVP), in dem die Anforderungen an Umfang und Qualität des Nahverkehrsangebotes definiert werden, wird derzeit vom Landratsamt Zollernalbkreis (LRA) überarbeitet. Im Nahverkehrsplan des Landkreises sollen auch die umzusetzenden Maßnahmen und Ziele festgeschrieben sein - sowie die Ausnahmen: Haltestellen, bei denen aus triftigen Gründen der barrierefreie Umbau nicht umsetzbar ist.

Für die Haltestellen im Stadtgebiet Albstadt ist es notwendig, dass die Stadt Albstadt eine Konzeption erstellt, aus der eine Priorisierung für den Umbau sowie die Ausnahmen entsprechend dem PBefG § 8 (3) ersichtlich sind, damit diese Daten in den NVP des Landkreises einfließen können.

Gleichzeitig haben wir, auch mit Blick auf den demografischen Wandel, die Verantwortung allen Menschen eine Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen, den öffentlichen Raum für alle nutzbar zu machen und ihnen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen.

2. Rückblick

Die Bestandsaufnahme aller Bushaltestellen im Stadtgebiet erfolgte durch die beauftragte NahverkehrsBeratung Südwest (Herr Jaißle), im Anschluss wurde im Rahmen eines Haltestellenkatasters eine erste Kategorisierung der Haltestellen aufgrund der Fahrgastfrequentierung vorgenommen. Im folgenden Jahr wurde mit einer Überprüfung der Haltestellen im Sinne der Nutzbarkeit (Teilhabe am öffentlichen Leben) begonnen. Hierbei wurde neben dem Fahrgastaufkommen vor allem die Netzfunktion der Haltestelle (Linien, Umstieg, Bedienform ...), das Umfeld der Haltestelle (Zugänglichkeit/Erreichbarkeit mit Blick auf die Barrierefreiheit) sowie die Einrichtungen im Einzugsgebiet der Haltestelle betrachtet. Zudem wurde von der Verwaltung ein „Leitfaden zur baulichen Umsetzung der Barrierefreiheit im Außenbereich“ erarbeitet (März 2018), um für zukünftige Baumaßnahmen innerhalb der Stadt Albstadt einen einheitlichen Rahmen zu schaffen. Dieser Leitfaden wurde gemeinsam mit Vorüberlegungen zum barrierefreien ÖPNV-Ausbau in Albstadt am 12.06.2018 dem Technischen Ausschuss in öffentlichen Sitzung vorgestellt.

Mit der Sitzungsvorlage Nr. 134/2019 „Optionen des Stadtverkehrs in Albstadt ab dem Jahr 2021“ wurde dem Gemeinderat am 25.07.2019 in Anlage 1 auch das „Strategiepapier ALBSTADTBUS“ vorgestellt. Dieses Strategiepapier wurde nach der Beschlussfassung dem Landratsamt als künftiger Bestandteil des neuen Nahverkehrsplans übergeben.

In der damaligen Sitzungsvorlage war auf Seite 7 eine Tabelle zur Festlegung der zeitlichen Reihenfolge beim barrierefreien Haltestellenausbau enthalten. Damals war vorgesehen, in einem ersten Schritt die Haltestellen entlang der Hauptlinien Kategorie 1 (Linie 44) und 2 (Linien 45/46 und 71 – 77) sowie der Standardlinien Kategorie 1 (Linie 45) auszubauen. Diese Bezeichnung wurde aus Punkt 3.2 des Strategiepapiers übernommen, dort erfolgte die Linienkategorisierung nach Haupt- und Standardlinien anhand der Taktichte der jeweiligen

Haltestellen.

Bei der Konkretisierung des Konzepts für den barrierefreien Haltestellenausbau wurde nun jedoch festgestellt, dass eine Neueinteilung der Kategorisierung erfolgen muss, da der barrierefreie Umbau einer derart großen Anzahl an Haltestellen in Kategorie 1 nicht zeitnah realisierbar ist. Die Tabelle wird daher durch die neue Tabelle unter Punkt 3.3 dieser Vorlage ersetzt. Insbesondere ist vorgesehen, entlang der Hauptlinien 44 und 45 mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu beginnen und die Haltestellen der Linien 71 bis 77 in Ebingen erst anschließend barrierefrei zu gestalten.

Die Liste mit den Ausnahmen war entgegen der Angabe in der Sitzungsvorlage vom 25.07.2019 nicht enthalten und wird hiermit nachgereicht.

3. Konzeption

3.1 Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet

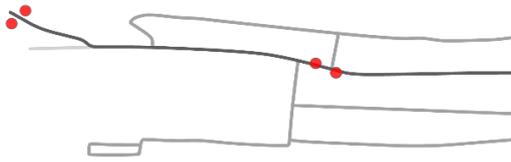
In der Regel umfasst eine Haltestelle zwei Bussteige, einen in jede Fahrtrichtung. Durch einige Ringlinien, v.a. im Ebingen Stadtverkehr, bestehen deren Haltestellen nur aus jeweils einem Bussteig in eine Fahrtrichtung. Knoten- und Umsteigehaltestellen setzen sich z.T. aus mehreren Bussteigen zusammen: Gymnasium (8 Bussteige), Bürgerturmplatz (4 Bussteige), zentrale Busbahnhof (ZOB; 13 Bussteige), Realschule (3 Bussteige), Tailfingen Mitte (bisher 2 Bussteige, nach Umbau 5 Bussteige). Im gesamten Stadtgebiet gibt es 277 Bussteige. In den nächsten Jahren stehen einschließlich der Knotenpunkte bei 209 Bussteigen Umbaumaßnahmen zur Barrierefreiheit an. Im Albstädter Stadtgebiet sind bereits 8 Bussteige barrierefrei ausgebaut. Somit werden 60 Bussteige nicht komplett barrierefrei umgebaut (Ausnahmen).

3.2 Ziele

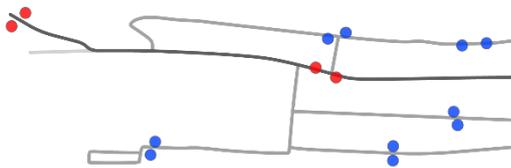
Nicht nur Menschen mit dauerhaften Einschränkungen profitieren von einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes, sondern auch alle anderen. In seiner Mobilität eingeschränkt zu sein, kann jedem passieren – sei es durch eine Verletzung, mit schwerem Gepäck, mit einem Kinderwagen etc. Ein „Design für alle“ zu schaffen, so dass alle Gruppen unabhängig von Alter oder Einschränkungen am öffentlichen Leben ohne Barrieren oder Hindernisse teilhaben können, ist eines der Konzeptionsziele.

Das zweite, wichtige Ziel der vorliegenden Konzeption ist es, ein zusammenhängendes ÖPNV-Netz mit möglichst wenig Ausnahmen in Albstadt zu schaffen, damit es jedem ermöglicht wird, unabhängig von seinem Standort barrierefrei Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erhalten. Hierfür ist im Rahmen der Konzeption ein Gesamtüberblick über die Haltestellen in Albstadt und die linienbezogene Eingruppierung in vier Kategorien notwendig.

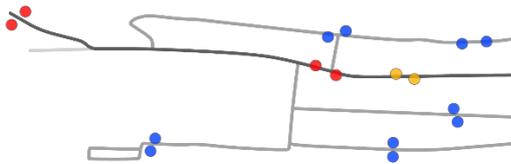
3.3 Kategorisierung der Haltestellen



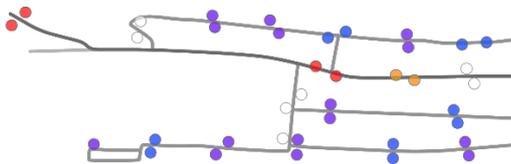
Die erste Kategorie (rot) umfasst den barrierefreien Ausbau von Haltestellen entlang der Hauptlinien 44 und 45 in regelmäßigen Abständen, sowie den Umbau jeweils einer zentralen Haltestelle in den Ortsteilen und den Umbau wichtiger Knoten-/Umsteigepunkte, die aufgrund ihres baulichen Umfangs in der Planung und Herstellung separat zu betrachten sind.



In der zweiten Kategorie (blau) werden die Verbindungen in die Wohn- und Randbereiche neben den Hauptachsen geknüpft, hierfür ist der Umbau mindestens einer Haltestelle pro Höhenlage bzw. einer Haltestelle pro (Wohn-) Gebiet vorgesehen.



Zur dritten Kategorie (gelb) gehören die restlichen Haltestellen entlang der Hauptlinien 44 und 45, die für einen Lückenschluss zu einem Gesamtnetz erforderlich sind.



Die vierte Kategorie (lila) umfasst den Ausbau und Lückenschluss in den Höhenlagen bzw. (Wohn-) Gebieten.

Ausnahmen (weiß)

Im Zuge von anstehenden Straßenumbaumaßnahmen werden betroffene Haltestellen unabhängig von ihrer Kategorie und Gewichtung mitumgebaut.

Abb. 1: Schema: Vorgehen beim Haltestellenausbau

In der folgenden Tabelle ist die Verteilung der Bussteige auf die einzelnen Kategorien aufgeführt.

Kat.	Maßnahmen	Anzahl Bussteige	
1	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau in regelmäßigen Abständen entlang wichtiger Linien (44, 45) Mindestens eine Haltestelle pro Ortsteil (Zentrum) Knoten- und Umsteigepunkte: Tailfingen Mitte, ZOB, Bürgerturmplatz, Gymnasium, Realschule 	65	Im Zuge von anstehenden Straßenbaumaßnahmen Umbau von betroffenen Haltestellen – unabhängig von Kategorie und Gewichtung –
2	Eine Haltestelle pro Höhenlage bzw. eine Haltestelle pro (Wohn-)Gebiet (Talganggemeinden, Ebingen)	47	
3	Ausbau der restlichen Haltestellen entlang wichtiger Linien (44, 45) - („Lücken“ auffüllen)	41	
4	Ausbau der restlichen Haltestellen in den Höhenlagen bzw. (Wohn-)Gebieten im Stadtgebiet - („Lücken“ auffüllen)	64	
5	Ausnahmen		

Tabelle 1: Mengenverteilung der Bushaltestellen zu HS-Kategorien

3.4 Ausstattung

Um ein Design für alle zu gewährleisten, ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen im Albstädter „Leitfaden zur baulichen Umsetzung der Barrierefreiheit im Außenbereich“ (März 2018) geregelt. Der Leitfaden der Stadtverwaltung wurde als Anlage der Sitzungsvorlage 134/2019 „Optionen des Stadtverkehrs in Albstadt ab dem Jahr 2021“ im Gemeinderates beschlossen.

Alle Menschen gleichermaßen und nicht nur einzelne Gruppen sollen einen Zugang zum ÖPNV-Netz ohne Einschränkungen nutzen können.

Hierzu soll folgender Mindeststandard beim Umbau erreicht werden:

- Einfache und komfortable Anfahrbarkeit in Verbindung mit Hochbord mit Spurführung (18 cm bzw. 21 cm)
- Aufstellfläche für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Rollstuhlfahrer) bei der zweiten Türe (Ein- und Ausstieg) mit einer Breite von mind. 2,50 m (Rampe)
- Max. Längsneigung von 6 % im gesamten Haltestellenbereich
- Max. Querneigung von 2 %
- Lichte Durchgangsbreite von mindestens 90 cm an allen Stellen
- Taktiles Leitsystem im Bereich der vorderen Türe

- Kontrastreiche visuelle Gestaltung des Haltestellenbereiches
- Ggf. Haltestellenmast im vorderen Bereich (60 cm vom taktilen Leitsystem und 75 cm von Vorderkante des Hochbords entfernt; Fahrzeugfront und Mast auf einer Höhe)
- Anschluss an Wegenetz im Haltestellenumfeld
- Fahrplan in Kombination mit Haltestellenmast oder separater Kasten

Weitere zusätzliche Ausstattungselemente sind auch abhängig von den Gegebenheiten vor Ort (Fahrgastunterstand (bei barrierefreier Haltestelle mit Rangierfläche von mind. 1,50 x 1,50 m), Sitzgelegenheiten, Papierkorb, ...). Bereits im Juli 2019 wurde hierzu im Rahmen der Sitzungsvorlage 134/2019 „Optionen des Stadtverkehrs in Albstadt ab dem Jahr 2021“ folgende Standards beschlossen.

Ausstattungsmerkmal	wichtige Umsteigehaltestelle	zentrale Haltestelle	Ortshaltestelle	Nebenhaltestelle
	(>500 Fg/Tag)	(200-500 Fg/Tag)	(100-200 Fg/Tag)	(< 100 Fg/Tag)
Haltestellenschild	✓	✓	✓	✓
haltestellenbezogener Fahrplan	✓	✓	✓	✓
Linienetzplan, Tarif, etc.	✓	✓	✓	
Stadt-/ Umgebungsplan	✓	✓	✓	
Papierkorb	✓	✓	✓	
Beleuchtung	✓	✓	✓	
Sitzgelegenheit	✓	✓	✓*	✓*
Wetterschutz	✓	✓		
Dynamische Fahrgastinformation	✓			
Akustische Fahrgastinformation	✓			
Ausschilderung zum Rollstuhl-WC	✓			
Uhr	✓			
Telefon/Notruf	✓			
Fahrradabstellanlage	✓	✓*	✓*	✓*
Ggf. Fahrkartenautomat	✓			

* = nach Bedarf und Realisierbarkeit

Tabelle 2: Haltestellenausstattung (aus Strategiepapier; Anlage der Sitzungsvorlage 134/2019)

Die gesetzlich vorgeschriebene Beschilderung der Haltestellen mit dem Zeichen 224 (grünes H auf gelbem Grund) nach Straßenverkehrsordnung (StVO) wird in Albstadt vom Verkehrsunternehmer vorgenommen. An manchen Haltestellen in Innenstadtbereichen wurde mit dem Verkehrsunternehmen das Aufstellen von Stelen mit integriertem Fahrplanfenster vereinbart, z.B. Haltestellen an der Bauernscheuer und am Albcenter. Die Gestaltung der Wartehallen ist bis 2023 durch einen Werbe- und Unterhaltungsvertrag mit der Deutschen Plakatwerbung (dpw) geregelt. Frühzeitig vor Vertragende sind stadtinterne Absprachen wegen der zukünftigen Gestaltung der Wartehallen in Abstimmung zum Design der Stelen notwendig.

3.5 Ausnahmen

Die Ausnahmen müssen durch die Stadt Albstadt definiert und im NVP des Landkreises festgehalten werden (PBefG § 8 (3)). Aus bautechnischen Gründen und örtlichen Gegebenheiten (Gefälle, Zufahrten...) unter Berücksichtigung des Mindeststandards (siehe Pkt. 3.4, siehe „Leitfaden zum barrierefreien Ausbau im Außenbereich“) ist der komplette barrierefreie Ausbau bei einigen Haltestellen im Stadtgebiet nicht umsetzbar (siehe Anlage 11).

Neben Garagen- und Grundstückszufahrten, vor denen ein Hochbord nicht zum Einsatz kommen kann, ist auch

ein zu starkes Gefälle (Längsgefälle > 6%, Quergefälle > 2%) im Haltestellenbereich sowie in der unmittelbaren Umgebung ein Ausschlusskriterium für den barrierefreien Umbau einer Haltestelle. Zudem muss der Busbordstein gerade eingebaut werden, damit die ersten beiden Türen optimal angefahren werden können. Somit sind einige Haltestellen, die derzeit in einem Kurvenbereich liegen und nicht verschoben werden können, nicht barrierefrei ausbaubar. Ebenso scheiden Bedarfshaltestellen, zeitlich befristete Haltestellen und außerörtliche Haltestellen für den barrierefreien Ausbau aus.

3.6 Bushaltestellentypen

Haltestellenkap/Haltestelle am Fahrbahnrand

Ein Kap bzw. der Halt am Fahrbahnrand ermöglicht eine optimale Anfahrt des Busses an den Bordstein, so dass der Spalt zwischen Bordstein und Einstiegsbereich in den Bus möglichst gering ist.

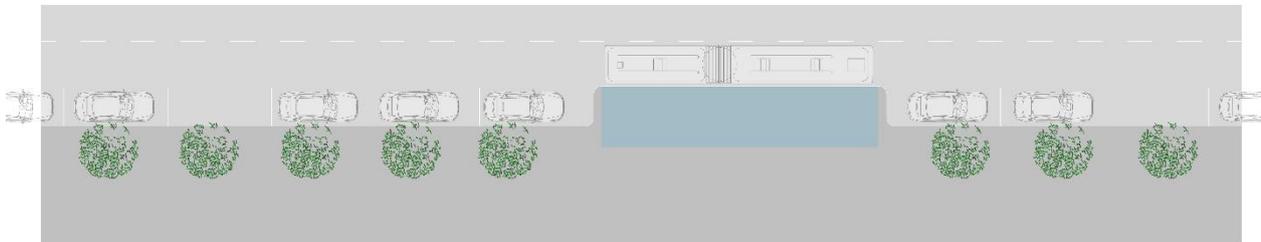


Abbildung 1: Schemaskizze Haltestellenkap

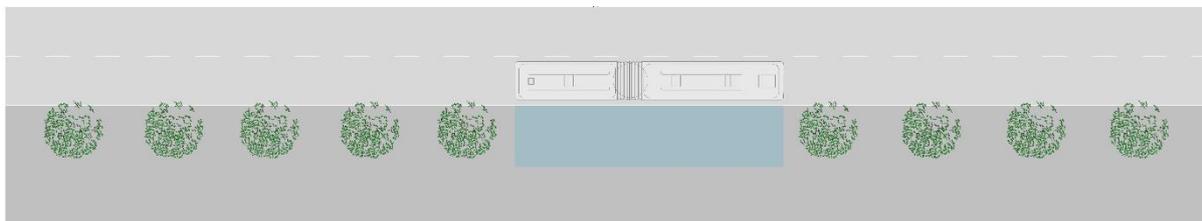


Abbildung 2: Schemaskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

Haltestellenbucht

Für eine optimale Anfahrbarkeit an alle Bustüren ist eine Länge für eine barrierefreie Busbucht in den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ2) von 88,7 m gefordert (Busbucht bislang ca. 45-50 m), in der Praxis ist diese aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten oft schwer umzusetzen. Aufgrund der Flächengröße und der Komplexität bedingt ein Haltestellenbuchtausbau i.d.R. auch höhere Kosten als ein Kap. Zusätzlich erfordern Buchten im Winterdienst mehr Aufwand.

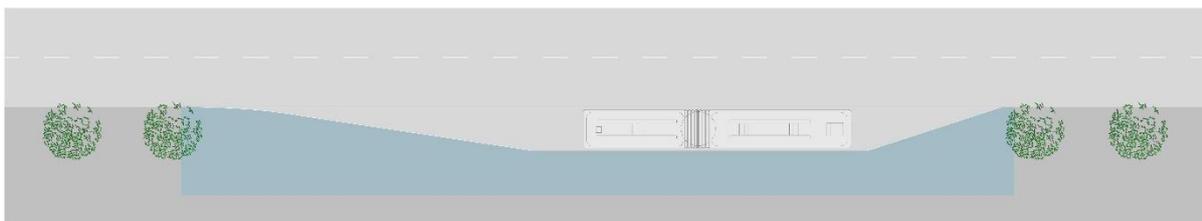


Abbildung 3: Schemaskizze Haltestellenbucht (88,7 m)

Ein nicht zu unterschätzender Vorteil bei einer Bucht ist der Halt abseits der Fahrbahn, so dass ein sicherer Überholvorgang aller beteiligten Verkehrsteilnehmer ermöglicht wird. Berücksichtigt werden muss hierbei, dass sich die Busse in den übrigen Fahrverkehr wieder einfädeln müssen, was bei starkem Verkehr zu

Zeitverlusten führen kann. Zudem treten beim Ein- und Ausfahren der Bucht starke Querschleunigungskräfte auf, die den Fahrkomfort beeinträchtigen.

Sägezahnbucht

Die Sägezahnbucht oder auch Haltestellentasche ist eine Sonderform der Haltestellenbucht. Im Gegensatz zu dieser benötigt eine Bucht in Sägezahnform durch den steileren Einfahrtswinkel in der Länge weniger Fläche, dafür ragt sie in der Tiefe deutlich weiter in den Gehwegbereich rein als eine Regel-Bucht. Ähnlich wie eine reguläre barrierefreie Bucht geht eine Sägezahnbucht mit höheren Kosten einher. Zusätzlich treten bei diesem Haltestellentyp ebenfalls beim Ein- und Ausfahren unangenehme Querschleunigungskräfte auf und sie erfordern im Winterdienst zusätzlich Aufwand.

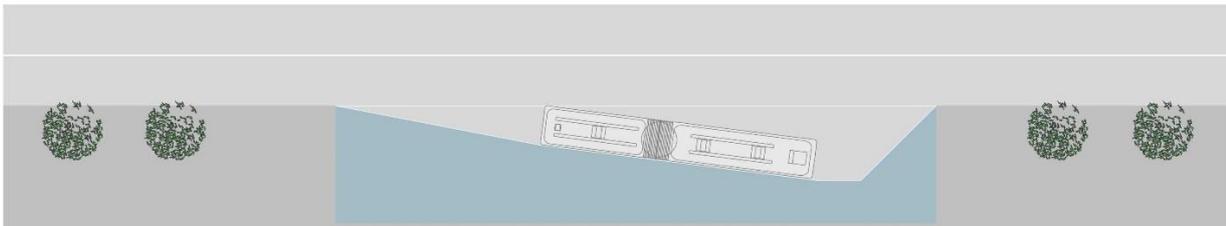


Abbildung 4: Schemaskizze Sägezahnbucht

3.7 Abweichung von der RAST 06

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) kommen Haltestellen auf der Fahrbahn und Haltestellenkaps bis zur Einsatzgrenze von 750 Kfz/h pro Richtung zum Einsatz. Erst bei einer Überschreitung dieser Einsatzgrenze, d.h. bei mehr als 750 Kfz/h pro Richtung, sind Haltestellenbuchten und Sägezahnbuchten an Hauptverkehrsstraßen nach der RAST 06 zulässig.

Grundsätzlich soll der barrierefreie Umbau der Haltestellen zu Kaps erfolgen, dies bedeutet i.d.R. einen Halt des Busses auf der Fahrbahn. Aufgrund der besonderen Siedlungsform von Albstadt als Linienstadt in den Tälern der Schmieda und Eyach werden die jeweiligen Ortschaften in den Tälern nur über jeweils eine Durchfahrtsstraße erschlossen. Auf einer stark befahrenen Durchgangsstraße wie z.B. der L 360 von Onstmettingen nach Ebingen führt die Situation des Bushaltes auf der Fahrbahn allerdings zu Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses und voraussichtlich zu gefährlichen Überholmanövern an den Bussen vorbei durch die anderen Verkehrsteilnehmer. Eine Bucht würde einen sicheren Überholvorgang für alle Beteiligten ermöglichen. Trotz der teils dichten Bebauung entlang dieser Durchfahrtsstraßen ist an einigen Stellen ein Ausbau mit Sägezahnbuchten möglich. Allerdings werden sowohl bei der L 360 wie auch entlang des Eyachtals nicht die Grenzwerte der RAST 06 von mehr als 750 Kfz/h pro Richtung erreicht, ab denen eine Haltestellenbucht oder eine Sägezahnbucht zulässig sind (Einsatzgrenzen). Auf diese Grenzwerte wird ebenso im Leitfaden des LRA verwiesen. Zum Abbau von Störungen im übrigen Fahrverkehr während des Haltevorgangs des Busses und unter dem oben genannten Sicherheitsaspekt ist ein Einsatz von Busbuchten an den Durchgangsstraßen und damit verbunden ein grundsätzliches Abweichen der RAST 06 in Bezug auf die Einsatzgrenzen von Busbuchten notwendig.

4. Umgang mit dem Leitfaden der Landratsamtes Zollernalbkreis

2019 wurde ein „Leitfaden zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes“ vom LRA Zollernalbkreis herausgegeben, der als Orientierung dienen soll, um einen möglichst einheitlichen Umbau im

Kreis zu erhalten. Ebenso wie der städtische Leitfaden hat der Leitfaden des LRA die verschiedenen DIN Richtlinien zur Barrierefreiheit als Grundlage, so dass beide Schriftstücke in den meisten Punkten übereinstimmen.

Allerdings wird im Leitfaden des LRA für den barrierefreien Haltestellenumbau der Einsatz von 24 cm hohen Busbordsteinen empfohlen. Gemeinsam mit den örtlichen Busunternehmen Kopp und OVR wurde am 19.02.2020 an der bereits barrierefrei umgebauten Haltestelle in der Johannes-Feyrer-Straße mit zwei verschiedenen Bustypen ein Fahrversuch unternommen. Als Ergebnis wurde sich gemeinsam verständigt, zukünftig bei Haltestellenkaps und Haltestellen am Fahrbahnrand einen 21 cm hohen Bordstein zu verwenden, um den Spalt zwischen Bordstein und Türe mithilfe der Absenkautomatik der Busse möglichst gering zu halten. Bei Haltestellenbuchten und Sägezahnbuchten, bei denen ein Überschwenken des Busvorder- bzw. Hinterteiles über den erhöhten Busbordsteinbereich notwendig ist, kommt ein 18 cm hoher Busbordstein zum Einsatz.

In begründeten Fällen kann von den Empfehlungen des Leitfadens des LRA abgewichen werden, wenn das Ziel der Barrierefreiheit auf anderem Wege erreicht wird. In Albstadt wird durch den beschlossenen Leitfaden der Stadtverwaltung in Bezug auf die Bordsteinhöhe geregelt, dass ein 18 cm Bordstein immer in Kombination mit einer Aufstellfläche von mind. 2,50 m einzubauen ist. Somit wird ggf. ein Rampeneinsatz zum Überbrücken des Restspaltes zwischen Tür und Bordstein ermöglicht und so auf diesem Wege die Barrierefreiheit der Haltestelle gewährleistet.

5. Kosten

Die durchschnittlichen Kosten für den Ausbau eines Bussteiges zum Kap belaufen sich je nach örtlichen Gegebenheiten auf ca. 40.000,- €. Der Ausbau eines Bussteiges zur barrierefreien Bucht kostet durchschnittlich zwischen 75.000,- € und 85.000,- €.

Eine grobe Hochrechnung der Gesamtkosten für den Umbau des barrierefreien ÖPNV-Netzes in Albstadt liegt bei ca. 8 Mio. € plus die Kosten für den Umbau der großen Knotenpunkte. Die Knotenpunkte sollen aufgrund ihrem größeren Flächenbedarf und der städtebaulichen Komplexität separat an extern beauftragt und geplant werden.

6. Finanzierung

In der Startphase für den barrierefreien Ausbau wurden im Haushaltsplan 2020 250.000,- € (5-6 Bussteige pro Jahr) und in der mittelfristigen Finanzplanung 150.000,- € jährlich eingestellt. Für die längerfristige Haushaltsplanung sollte dieses Budget aufgestockt werden.

Haltestellen, die von anstehenden Straßenbaumaßnahmen betroffen sind, werden in diesem Zuge umgebaut und müssen in die Kostenberechnungen des jeweiligen Projektes miteinbezogen werden.

Soweit wie möglich wird die Förderung durch das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beantragt.

Seit Februar 2019 läuft ein Förderprogramm des Landkreises zum Abbau von Barrieren im ÖPNV, der Landkreis unterstützt Bauvorhaben mit jeweils 50 % der Kosten, höchstens aber 20.000 € je Bushaltestelle. Hierfür hat der Landkreis im Rahmen seines Haushaltsplans bisher 200.000,- € bereitgestellt. Trotz Abweichen von der RAST (Zulässigkeit von Buchten, siehe Pkt. 3.7) und der Empfehlung des Leitfadens des LRA in Bezug auf die Bordsteinhöhe (siehe Pkt. 4) sind Haltestellen dennoch förderfähig, wenn die Abweichung hinreichend

begründet wird und dementsprechend wird die Förderung bei vorliegenden Voraussetzungen auch beantragt.

7. Weiteres Vorgehen/Ausblick

- Vermessung und Planung der Haltestellen der ersten Kategorie, ohne die Knotenpunkte, durch ein externes Büro
- 2021 barrierefreier Umbau des Knotenpunktes Tailfingen Mitte im Zuge des Bauabschnittes „Hechinger Straße/Kronenstraße Ost“ der Neuen Mitte Tailfingen
- Planungswettbewerb Knotenpunkt Bürgerturmplatz unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen und der verschiedenen Verkehrsbeziehungen
- Planung und Umbau des zentralen Busbahnhofes (ZOB)
- weitere Knotenpunkte und Bussteige der Kategorien 2-4

ANLAGEN

Anlage 1-10: Plandarstellungen des Liniennetzes mit den umzubauenden Haltestellen

Anlage 11: Ausnahmen barrierefreier Haltestellenumbau im Stadtgebiet Albstadt