

# Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Biberach

Dr. Peter Schmid

Wolfgangstraße 1

88400 Biberach

Tel: 07351 6544

e-mail: seele-vetter@web.de

## Antrag der Grünen

Biberach, 22.07.2021

### über den Oberbürgermeister der Stadt Biberach an den Gemeinderat der Stadt Biberach

Antrag-Nr.:  
AT 2021/008

Eingang bei 13

23.07.2021

An federführendes Amt:  
66

Kopien an beteiligte Dezernate/ Ämter  
GR, I, II, III, IV, 13, 20, 32, SWBC

### **Aufhebung des Beschlusses vom Bauausschuss 12.07.2021 - Einrichtung einer Busbucht - Zustimmung zur Errichtung eines Buskaps - Antrag der Grünen-Fraktion**

#### **Beschlussantrag:**

#### **an den Gemeinderat unter Berufung auf §10(2) der Hauptsatzung**

„Der Gemeinderat kann den beschließenden Ausschüssen allgemein oder im Einzelfall Weisungen erteilen, jede Angelegenheit an sich ziehen und Beschlüsse der beschließenden Ausschüsse, solange sie noch nicht vollzogen sind, ändern oder aufheben.“:

- 1) Der Beschluss des Bauausschusses vom 12.07.2021 zur Errichtung einer Busbucht gemäß Variante 5.1 der Vorlage 2021/076/1 an der Nordseite der Haltestelle Gaisentalstraße / Friedenskirche mit Fällen mehrerer Bäume wird aufgehoben.
- 2) Dem Entwurf der Verwaltung gemäß Variante 5 aus der Vorlage 2021/076 für die Haltestelle an der Nordseite mit Errichtung eines Buskaps unter Erhalt der Bäume wird zugestimmt.

#### **Begründung:**

Es ist ein allgemeiner Grundsatz, dass verkehrliche Anlagen nach dem Stand der Technik errichtet werden. Entsprechend sieht das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vor, dass Umbau- und Nachrüstungsmaßnahmen bei Bushaltestellen nach dem aktuellen Stand der Technik vorzunehmen sind (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes). In Deutschland sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (*RASt 06, Hrsg, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006*) ein gültiges technisches Regelwerk, das auch in Baden-Württemberg eingeführt und zur Anwendung empfohlen ist. Die RASt 06 sind laut Verwaltungsgericht Braunschweig „aktuelle und spezifische wissenschaftliche Erkenntnisquellen und geben den Stand der Technik wieder“ (Verwaltungsgericht Braunschweig,

<https://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/?quelle=jlink&docid=MWRE130001724&psml=bsndprod.psml&max=true>, abgerufen: 21.07.2021).

In den RAST 06 sind die Einsatzgrenzen für die verschiedenen Formen von Bushaltestellen beschrieben. Die folgende Tabelle, nach Tabelle 41 der RAST 06, fasst sie für Halt am Fahrbahnrand, Buskaps und Busbuchten zusammen:

Form	Einsatzgrenzen
Haltestellen auf der Fahrbahn	geringe bauliche Maßnahmen notwendig Einsatzgrenzen: bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit $\geq 10$ Minuten
Haltestellenkaps	Bord wird an Fahrbahnrand geführt Einsatzgrenzen: bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit $\geq 10$ Minuten
Busbuchten	an Hauptverkehrsstraßen bei langen Haltezeiten und Überschreitung der Einsatzgrenzen von Haltestellen auf der Fahrbahn und Haltestellenkaps

Im Textteil wird hingewiesen, dass Busbuchten z.B. zum Warten von Bussen mit fahrplanmäßig langen Haltezeiten dienen. Im Übrigen heißt es dort unter Kapitel 6.1.10.8 Bushaltestellen:

„Bei Taktzeiten von 10 Minuten und größer sowie bei mittleren Haltestellenaufenthaltszeiten von 16 Sekunden sind Haltestellenkaps immer möglich.

Bei längeren Haltestellenaufenthaltszeiten oder Taktzeiten von kürzer als 10 Minuten sind Haltestellenkaps bis zu einer Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs von rund 650 Kfz/h und Richtung bei zweistreifigen Straßen unproblematisch. Bei Belastungen bis zu etwa 750 Kfz/h und Richtung und bei einer Fahrzeugabfolge  $\geq 10$  Minuten liegen positive Erfahrungen vor.“

„Wegen der überwiegenden Vorteile sollen Haltestellenkaps auch an angebauten Hauptverkehrsstraßen möglichst häufig und regelmäßig angewendet werden. Auch der Rückbau von Bushaltestellenbuchten zu Haltestellenkaps kann in der Regel als Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden.“

„Bushaltestellen müssen so anfahrbar sein, dass ein Bus für den Einstieg mobilitätseingeschränkter Personen parallel in 5 cm Abstand zum Bord halten kann. Busbuchten erfordern daher eine Entwicklungslänge mit großem Flächenbedarf und sind deshalb innerhalb bebauter Gebiete im Allgemeinen ungeeignet.“

Die RAST 06 weisen auch darauf hin, dass Buskaps Vorteile beim Winterdienst bieten. Den Nachteil der Busbucht beschreibt der Zollernalbkreis so: „Gerade im Winter bei hohem Schneeaufkommen gelangt ein Großteil des Schnees beim Räumen der Straße in die Haltestellenbucht. Somit ist ein sauberes und nahes Anfahren an den Bordstein sehr schwer und nahezu unmöglich. Ein barrierefreier Ein- und Ausstieg kann somit nicht gewährleistet werden.“ (Leitfaden zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums, Landratsamt Zollernalbkreis, 2019).

In ganz Deutschland richten sich Landkreise und Kommunen beim barrierefreien Umbau von Haltestellen nach den RAST 06. Der Zollernalbkreis sieht entsprechend der RAST 06 keine Busbuchten mehr vor. Ergänzend heißt es, dass Haltestellenbuchten bei  $> 18.000$  Kfz/Tag Anwendung finden (Leitfaden zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums, Landratsamt Zollernalbkreis, 2019). Die Stadt Magdeburg schreibt in ihrem Qualitätskonzept: „Busbuchten sind aufgrund der erforderlichen Gesamtlänge innerhalb bebauter Gebiete grundsätzlich ungeeignet und sollen nur im Ausnahmefall als Sonderbauform hergestellt werden. Busbuchten können errichtet werden, wenn (1) betriebliche Belange oder (2) die Stärke des

Kraftfahrzeugverkehrs ( $\geq 750$  Kfz/h und Richtung) dies erfordern.“ (Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr – Magdeburger Standard, Stadt Magdeburg, Stadtplanungsamt, 2018).

Für die Haltestelle Gaisentalstraße / Friedenskirche liegen keine betrieblichen Belange seitens der Stadtwerke vor. Die Stadtwerke favorisieren den Buskap an dieser Stelle. Die Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs wurde von der Verwaltung in Vorlage 2021/076/1 anhand aktueller Zählung und einer Hochrechnung auf 2035 dargestellt. Dabei wurden übliche Umrechnungsansätze aus der Verkehrswissenschaft genutzt, um die Tageswerte auf maßgebliche Stundenwerte umzurechnen. Die ausgewiesenen Stundenwerte liegen mit 550 Kfz/h für 2018 und 655 Kfz/h für 2035 unter den Stärken für den Kraftfahrzeugverkehr, in dem die RASt 06 eine Busbucht vorsehen. Eine Busbucht dort entspricht nicht den Empfehlungen der RASt 06 und ist abzulehnen. Hingegen erfüllt das von der Verwaltung beschriebene Buskap den aktuellen Stand der Technik. Zudem ist die Buskap-Variante vorteilhaft für die Gewährleistung der Barrierefreiheit bei Schneeaufkommen, kostengünstiger und massive Eingriffe wie Stützmauern sind nicht notwendig. Das für Variante 5.1 notwendige Fällen mehrerer Bäume ist nicht zeitgemäß und mit dem Buskap nach Variante 5 steht eine Alternative ohne Baumfällungen zur Verfügung.

Dr. Peter Schmid