

Tiefbauamt

Mü-Et

Biberach, 20.04.2022

Beschlussvorlage

**Drucksache
Nr. 2022/033/1**

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	öffentlich	02.05.2022	Beschlussfassung			

Barrierefreier Umbau Bushaltestellen an Bundesstraßen in den Jahren 2022 bis 2025 - Baubeschluss

I. Beschlussantrag

Siehe Vorlage 2022/033.

II. Begründung

In der Vorberatung des Bauausschusses sind nachfolgende Fragen aufgekomen:

1. Kommt es zu Fahrplanproblemen, wenn Busbuchten durch Haltestellen am Fahrbahnrand ersetzt werden? (Waldseer Straße bei der Polizei stadtauswärts, Saulgauer Straße an der Hochschule, Riedlinger Straße Einmündung Ritter-von-Essendorf-Straße und Ziegelhausstraße)
2. Stimmt das Regierungspräsidium auch der Ausbildung einer nicht richtlinienkonformen Busbucht im Zuge von Bundesstraßen zu?
3. Sind die gesamten Fördermittel für den Ausbau der barrierefreien Bushaltestellen in den Jahren 2021 bis 2025 gefährdet, wenn hier einzelne Bushaltestellen im Zuge von Bundesstraßen nicht Richtlinienkonform ausgebaut werden?

Stellungnahmen zu o. g. Punkten

Zu Punkt 1:

Die Stadtwerke Biberach haben im Nachgang zu der Sitzung die 3 Stadtbuslinien, welche von der Veränderung „Halten am Fahrbahnrand“ an Bundesstraßen betroffen sind, analysiert. Die Haltestellen wurden in der Anlage farblich hervorgehoben sowie Informationen zur Nutzung und Haltezeiten angegeben.

Linie 1:

Richtung Frei- und Hallensportbad

- 10 Busbuchten bei Wegfall Ritter-von-Essendorf-Str. und Hochschule
- Haltezeit 24 sec. Hochschule, 27,6 % der Busse hält dort
- Haltezeit 24 sec. Ritter-von-Essendorf-Straße, 79,4 % der Busse hält dort

Richtung Hauderboschen

- 8 Busbuchten bei Wegfall Ziegelhausstraße
- Haltezeit 15 sec, Ziegelhausstraße, 58,7 % der Busse hält dort

Linie 3:

Richtung Stadtfriedhof

- 11 Busbuchten, Haltezeit 28 sec. Polizei stadteinwärts, 63,1 % der Busse halten dort

Richtung Lupinstraße

- 9 Busbuchten bei Wegfall Polizei stadtauswärts und Hochschule
- Haltezeit Polizei stadtauswärts 26 sec., 62,0 % der Busse halten dort
- Haltezeit 24 sec. Hochschule, 27,6 % Busse hält dort

Linie 5:

Richtung Rißegg

- 8 Busbuchten bei Wegfall Hochschule, Bürgerheim/Arbeitsagentur, Polizei stadtauswärts

Richtung Laupertshausen

- 9 Busbuchten bei Wegfall Polizei stadtauswärts

Haltestelle Gaisental/Friedenskirche

- Bei 541 ausgewiesenen Fahrten haben Fahrzeuge dort sieben Mal ohne Fahrgastwechsel angehalten. Bei keinem dieser Halte hatten die Fahrzeuge Verfrühung gegenüber den ausgewiesenen Zeiten.
- Die Haltezeit beträgt 19 – 21 sec. Es halten dort 20,6 bis 59,7 % der Busse

Der Halt auf der Straße spart dem Stadtlinienverkehr Zeit. Die gewonnene Zeit kann zur Verbesserung der Anschlusssicherheit am ZOB genutzt werden. Die eingesparte Zeit kann unproblematisch durch Verkürzung der Fahrzeit eingebaut werden. Es besteht kein erhöhtes Risiko auf unnötige Halte am Fahrbahnrand. Der Fahrplan wird so ausgelegt, dass der Linienbus auch in Schwachlastzeiten durchfahren kann. Eine Verkürzung der Fahrzeit im Abschnitt ZOB – Rißegg – ZOB wäre wichtig, um die Anschlusssicherheit am ZOB erhöhen zu können.

Zu Punkt 2:

Vom Regierungspräsidium haben wir am 19. April folgende Stellungnahme zu der Anfrage bekommen:

„Die Verpflichtung der Aufgabenträger zur Einhaltung anerkannter Regeln und Standards der Technik beruhen unabhängig des LGVFG-Zuschusses auf der rechtlichen Verpflichtung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes und des § 8 des PBefG. Von diesen rechtlichen Vorgaben, welche an den Aufgabenträger gestellt werden, kann sich die Stadt nicht durch Verzicht auf die Fördermittel befreien.

Zum 01.01.2013 trat eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes in Kraft, die in § 8 Abs.3 PBefG die Aufgabenträger verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von dieser Frist, kann gemäß § 8 Abs.3 PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und

begründet werden. Politische Zielbestimmung ist es, dass die Aufgabenträger sich mit den Belangen der Barrierefreiheit bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes befassen und diesen angemessen und diskriminierungsfrei gestalten.

Die Formulierung im PBefG begründet also zunächst einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP. Grundlage der Ausführungen des NVP zur Barrierefreiheit ist die Definition entsprechender Standards. Die vollständige Barrierefreiheit stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar, der in der Praxis nicht immer erreicht werden kann. Allerdings ist es politischer und gesellschaftlicher Wille, sich diesem Ziel weitestgehend zu nähern.

Aus der PBefG- Novelle ergeben sich keinesfalls neue technische oder inhaltliche Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV. Anhaltspunkte, was den Nutzungsansprüchen der Zielgruppe entspricht, finden sich in den bestehenden Regelwerken und DIN- Normen und leiten sich weiterhin auf der Grundlage von § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) aus den allgemein anerkannten Regeln der Technik ab.

Als allgemein anerkannte Regelwerke der Technik dürfen beispielhaft genannt werden:

- *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt- 2006)*
- *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ, 2013)*
- *DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen- Planungsgrundlagen- Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (2014)*
- *DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (2011)*
- *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, 2011)*

Im Rahmen der Finanzierung verweist die VwV- LGVFG, Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.11:

Die Umbau- und Nachrüstungsmaßnahmen müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die baulichen Bestimmungen sind einzuhalten. Bei Nichteinhaltung der anerkannten Regelwerke und Normen kann kein LGVFG-Zuschuss ausbezahlt werden.

In der gesamtgesellschaftlichen Betrachtung der Teilhabe und Inklusion mobilitätseingeschränkter Personen sind beim Umbau grundsätzlich die Ausnahmen und Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik zu begründen. Gefahrenstellen dürfen grundsätzlich nicht geschaffen werden.

Gleiches gilt für die dargestellte Radführung. Diese ist in dargestellter Form nicht StVO konform und entspricht ebenfalls nicht dem Stand der Technik.

Für die zum barrierefreien Umbau anstehenden Bushaltestellen wäre demnach die Anfahrbarkeit mittels dynamischer Schleppkurven nachzuweisen. Gemäß § 2 StVO haben Fahrzeuge die Fahrbahn zu benutzen. Wenn der Bus beim Anfahrvorgang über den Gehweg und Teilbereiche der Wartefläche fahren muss, stellt dies eine Gefahrenstelle dar. Gleiches wäre der Fall, wenn der Bus schräg in der Haltebucht stünde und an der mittleren bzw. hinteren Tür die Rampe ausfahren würde. Dann stünde der Bus zwangsläufig mit dem Heck in der Fahrbahn bzw. auf dem Radfahrstreifen. Das notwendige rückwärtige Sichtfeld von 50 m beim Anfahrvorgang des Busses wäre ebenfalls nicht erfüllt, wenn der Bus schräg in der Bucht steht.

Der Straßenbaulastträger kann unabhängig der Bewilligung von LGVFG- Fördermitteln nur barrierefreien Umbauten zustimmen, wo keine Gefahrenstellen geschaffen werden und die anerkannten Regeln der Technik beachtet werden. Dies wird bei den oftmals kurzen innerstädtischen Bushaltestellen regelmäßig nur durch Haltestellen am Fahrbahnrand möglich sein. Busbuchten bräuchten,

um ohne Überstreichung des Geh- und Wartebereichs barrierefrei anfahrbar zu sein, eine Entwicklungslänge gemäß RAST- 2006, Bild 92 von ca. 88,70 m.

In der Waldseer Straße konnten wir der Umstiegshaltestellenbucht auf der östlichen Seite zustimmen. Bei der westlichen Haltestelle wurde das Überstreichen des Geh- und Wartebereichs durch Schleppkurven durch die Stadtverwaltung bereits nachgewiesen. Hier haben wir einem Bushalt auf der Fahrbahn bereits in unserem Gespräch in Ehingen zugestimmt.

Für die Bushaltestellen in der Riedlinger Straße, Saulgauer Straße und Kolpingstraße wäre die barrierefreie Anfahrbarkeit mittels dynamischer Schleppkurven nachzuweisen und die Radführung noch abzustimmen.“

Das Tiefbauamt hat dies untersucht und die Anfahrbarkeit kann dort anhand von Schleppkurven nicht nachgewiesen werden, Damit sind dort nur Bushaltepunkte auf der Fahrbahn möglich.

Zu Punkt 3:

Hierzu wird bis zur Sitzung die Haltung des RP Tübingen bekanntgeben.

Münsch

Anlage 1 - 2022-033-1