

## Anlage 5: Stellungnahme Regierungspräsidium Tübingen vom 19.04.2022 zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Sehr geehrter Herr Münsch,

herzlichen Dank für Ihre Rückfrage.

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 findet sich in den bestehenden Regelwerken und DIN- Normen und leitet 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 ausgezahlt 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.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Thomas Merk

Regierungspräsidium Tübingen  
Referat 45- Regionales Mobilitätsmanagement

Dienstsitz Ehingen  
Panoramastraße 4  
89584 Ehingen