Vorlage Nr. 2021/222/2 TIEFBAUAMT

Balingen, 15.10.2021

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Technischer Ausschuss	**öffentlich**	am	Vorberatung
Ortschaftsrat Frommern	**öffentlich**	am 21.10.2021	Anhörung
Gemeinderat	**öffentlich**	am 26.10.2021	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Barrierfreier Umbau von Bushaltepunkten in der Gesamtstadt Balingen
Festlegung der Prioritätenliste

Änderungen gegenüber der in den Ortschaftsräten diskutieren Vorlage 2021/222 und der im Technischen Ausschuss diskutierten Vorlage 2021/222/1 sind kursiv dargestellt. Die Ergebnisse aus den Anhörungen der Ortschaftsräte werden im Anschluss an den Sachverhalt unter Nr. 7 zusammengefasst und fachlich gewertet.

Anlagen:

Buslinienplan Naldo
Liste Priorisierung nach Ortsteilen Stand 15.10.2021
Liste Priorisierung nach Priorität Stand 15.10.2021

Beschlussantrag:

1. Der vorgeschlagenen Priorisierung zum barrierefreien Umbau der Bushaltepunkte in der Gesamtstadt Balingen wird zugestimmt.

2. Dem vorgeschlagenen Zeit- und Investitionsplan zum barrierefreien Umbau der Bushaltepunkte in der Gesamtstadt Balingen wird zugestimmt.

3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in den zukünftigen Haushaltsplanungen einzubringen. Die Planungen und die Umsetzung erfolgt entsprechend der Mittelbereitstellung in den jeweiligen zukünftigen Haushaltsplänen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Entscheidung entsteht keine unmittelbare finanzielle Auswirkung und Bindung. Die Entscheidung über die Bereitstellung der Haushaltsmittel erfolgt jährlich im Zuge der Haushaltsberatungen. Die Entscheidungen über die erforderlichen Vergaben erfolgt im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit durch die Verwaltung bzw. durch das entsprechende Gremium.

Deckungsvorschlag:

Entsprechende Haushaltsmittel werden in den Haushaltsplan eingebracht.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

Das Personenbeförderungsgesetzes definiert in § 8 Abs. 3 den dadurch gesetzlich normierten Sollanspruch, wonach der „Nahverkehrsplan […] die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen [hat], für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Dadurch ist es geboten, neben den technischen Rahmenbedingungen der Fahrzeuge auch die öffentliche Infrastruktur auf dieses Ziel auszurichten. Der Zollernalbkreis stellte bis 2019 für das Kreisgebiet ein entsprechendes Haltestellenkataster auf, worin die Dringlichkeit für einen barrierefreien Ausbau je Haltepunkt ermittelt wurde. Die Ergebnisse wurden mit Vorlage 2019/257 vorgestellt.

Ergänzt durch die Änderungen durch das neue Stadtverkehrskonzept zum ÖPNV, die Einschätzung der lokalen Betreiber von Buslinien sowie die straßenbauliche und städtebauliche Einschätzung durch die verschiedenen Fachämter der Stadtverwaltung, wurde für die 175 Haltepunkte in der Gesamtstadt Balingen eine Priorisierung vorgenommen. Die Grundlagen eines barrierefreien Umbaus sowie die durchgeführte Priorisierung sollen nachfolgend vorgestellt werden.

2. Belange mobilitätseingeschränkter Nutzer

Zu mobilitätsbehinderten Personen zählen nicht nur Menschen, die aufgrund körperlicher, geistiger (Behinderung im engeren Sinne) oder altersbedingter Behinderungen, sondern auch Personen, die aufgrund des Mitführens von Gegenständen (reisebehinderte Menschen), zum Beispiel Kinderwagen oder Gepäck, in der Ausübung ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Zu den körperlichen und altersbedingten Behinderungen zählen insbesondere Gehbehinderungen (unsicheres Gehen bis Rollstuhlfahren), Sehbehinderungen (Sehstörungen bis Blindheit), Hörbehinderungen (Schwerhörigkeit bis Taubheit) sowie Klein- und Großwüchsigkeit. Rund ein Drittel der Bevölkerung gilt nach dieser Definition als mobilitätseingeschränkt (Quelle: Forschungs-Informations-System Mobilität und Verkehr., BMVBS).

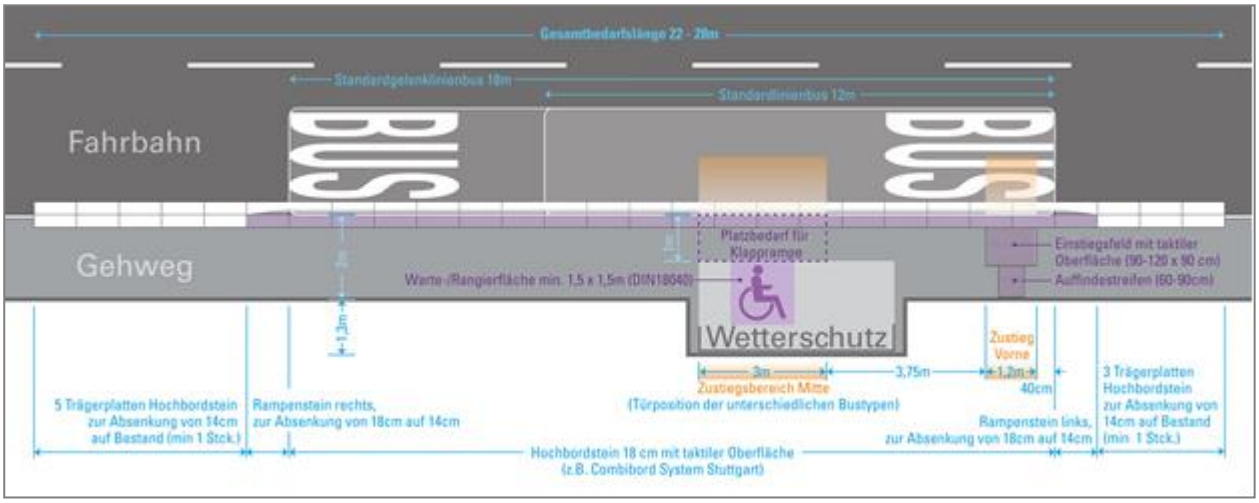
Die Belange dieser Nutzerinnen und Nutzer gilt es bei der baulichen Umgestaltung zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. So sind beispielsweise bei den oben genannten Gehbehinderungen geeignete und ausreichend dimensionierte Bewegungsflächen vorzuhalten. Zudem sind die Bussteige in ihrer Höhe auf die verkehrenden Busse abzustimmen, sodass ein möglichst ebenerdiges Einsteigen möglich ist. Für Nutzerinnen und Nutzer mit Sehbehinderungen sind hingegen insbesondere die taktilen Leitelemente auf dem Boden von Bedeutung, die durch ihre Struktur und einen hohen farblichen Kontrast eine Wegweisung bieten. Unter anderem diese Belange gilt es beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen zu berücksichtigen und mit den örtlichen Gegebenheiten in Einklang zu bringen.

3. Bauweisen barrierefreier Bushaltestellen

Für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen kommen verschiedene Bauweisen von Bushaltepunkten in Frage, wie sie sich in der Praxis je nach Anwendungsfall und örtlichen Gegebenheiten herauskristallisiert haben.

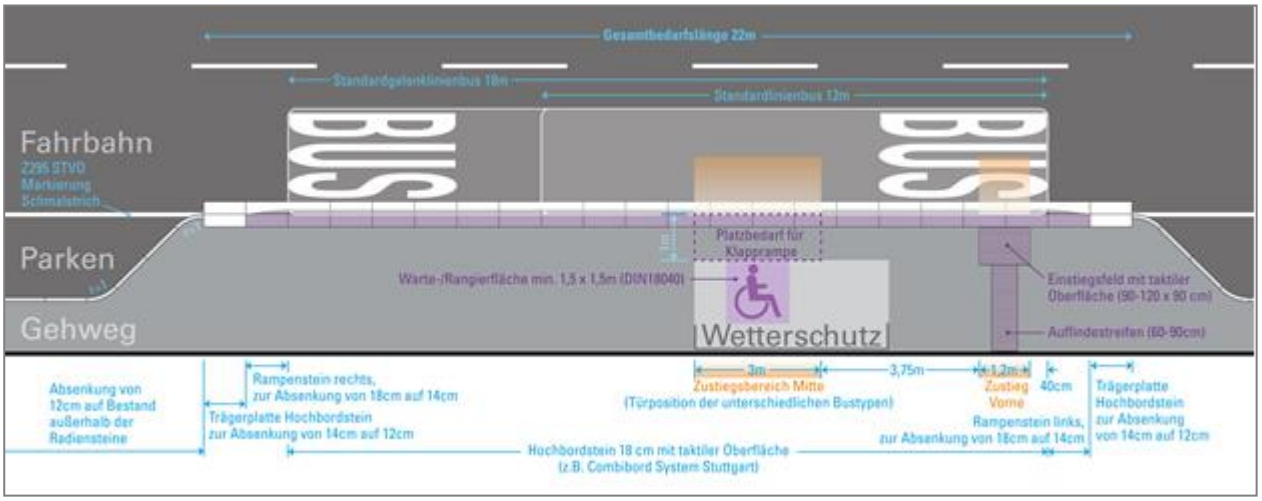
Für Haltestellen die unmittelbar im Zusammenhang mit dem Gehweg eingerichtet werden, kann der barrierefreie Umbau als Bushaltepunkt am Fahrbahnrand erfolgen. Dabei wird der Bordstein getauscht und um das geforderte Maß erhöht. Als Folgemaßnahmen müssen der Gehweg und auch häufig Fahrbahnflächen angepasst werden. Rund Zweidrittel aller Bushaltepunkte in Balingen sollen nach diesem Modell umgebaut werden. Die entsprechenden Richtlinien sehen

Einschränkungen für diese Variante nur bei sehr hohem Verkehrsaufkommen und einer engen Bustaktung, wodurch es zu Problemen im Verkehr kommen könnte.



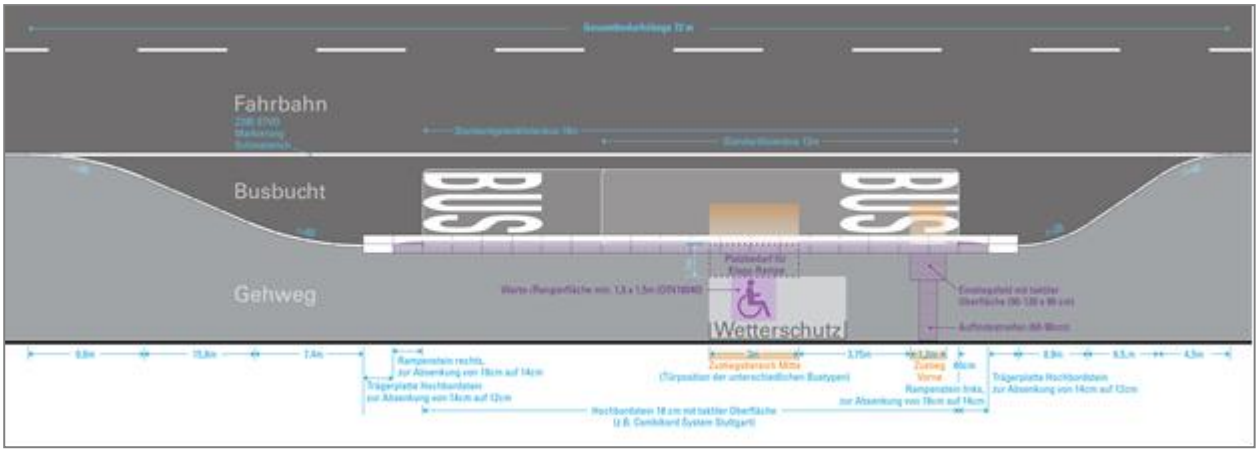
Quelle: Barrierefreie Bushaltestellen - Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung, VVS Stuttgart, 2021

Soll eine Haltestelle an einem Punkt eingerichtet oder umgebaut werden, an dem entlang der Straße geparkt werden darf, so wird der <u>Bushaltepunkt als Haltestellenkap</u> ausgebaut. Der Gehweg wird um die Breite der Parkstände aufgeweitet, der Einstieg in den Bus erfolgt unmittelbar am Rand der durchgehenden Fahrbahn. Diese Variante wird in Balingen nach heutigem Stand nicht zum Einsatz kommen.



Quelle: Barrierefreie Bushaltestellen - Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung, VVS Stuttgart, 2021

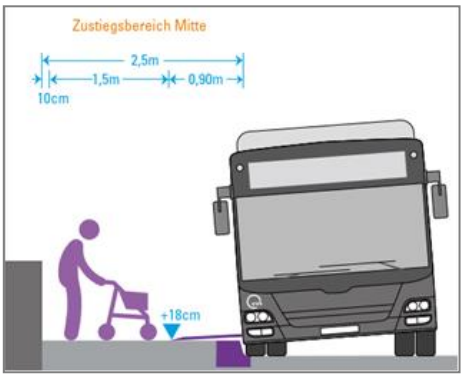
Ein bisher sehr häufig angetroffenes Modell in Balingen ist der <u>Bushaltepunkt als Bucht</u> abseits der durchgehenden Fahrbahn. Der barrierefreie Umbau dieser Bushaltepunkte ist jedoch aufgrund des sehr großen Flächenbedarfs sehr aufwendig und damit auch häufig sehr teuer. Hintergrund des sehr großen Flächenbedarfs ist, dass neben der Fahrbahn ausreichend Fläche für die Haltebucht und den Gehweg benötigt wird. Die Länge der Bushaltebucht definiert sich dabei im Wesentlichen aus dem Flächenbedarf für die Schleppkurven (Hüllkurven) der Busse, die in die Bucht einfahren und ausfahren. Nach heutigem Stand sollen 39 Bushaltepunkte an sehr stark befahrenen Straßen als Bucht belassen und umgebaut werden. 19 Bushaltepunkt sollen von einer Haltebucht zu einem Haltepunkt am Fahrbahnrand umgebaut werden.



Quelle: Barrierefreie Bushaltestellen - Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung, VVS Stuttgart, 2021

4. Technische Ausgestaltung barrierefreier Bushaltestellen

Aus den vorab beschriebenen Rahmenbedingungen ergeben sich für die technische Ausgestaltung von barrierefreien Bushaltestellen einige Eckpunkte, die in aller Regel umzusetzen und einzuhalten sind, um den Anforderungen der Barrierefreiheit Genüge zu tun.



So ist die Breite der Wartefläche in der Regel mit einer Breite von 2,50 m auszubauen. Dies resultiert aus dem erforderlichen Bewegungsraum eines Rollstuhlfahrenden, inklusive dem Platzbedarf einer Rampe für den Ein- und Ausstieg. Hiervon kann in begründeten Einzelfällen abgewichen werden, wenn sichergestellt ist, dass der Rollstuhlfahrende den Ein- und Ausstieg bewältigen kann. So kann beispielsweise die Gehwegbreite nur im Bereich des Ein- und Ausstiegs verbreitert werden oder der Bordstein auf 21 cm erhöht werden, was jedoch nur in wenigen Einzelfällen möglich ist.

In der Regel werden an barrierefreien Bushaltepunkten Sonderborde verbaut. Dies hat den Hintergrund, dass es durch diese Sonderborde dem Bus ermöglicht wird, möglichst nahe an den Bordstein anzufahren. Ziel ist dabei, das Spaltmaß zwischen Bordsteinkante und Bus auf ein Minimum, maximal jedoch 5 cm zu reduzieren. Aufgrund der Bauform heutiger, moderner Busse hat sich eine Bordsteinhöhe von 18 cm als praktikabel erwiesen. Dabei kann ein barrierefreier Ein- und Ausstieg mit Rampe gewährleistet werden, gleichzeitig ist die Gefahr von Beschädigungen am Bus weitestgehend ausgeschlossen. In Einzelfällen, wo eine sehr geradlinige Anfahrbarkeit gewährleistet ist, kann der Bordstein auch auf 21 cm erhöht werden. In aller Regel sind die Sonderborde und die taktilen Leitelemente in Weiß herzustellen. Dies ermöglicht mit dem meist umgebenden Asphalt einen möglichst hohen Kontrast. Auch hiervon kann abgewichen werden, wenn der Kontrast in anderer Weiße gewährleistet werden kann.

5. Bushaltepunkte in der Gesamtstadt Balingen und Priorisierung

Nach den Erhebungen des Landkreises und nach Anpassung durch das neue Städtische Nahverkehrskonzept, gibt es in Balingen 175 aktive Bushaltepunkte in der Zuständigkeit der Stadt Balingen. Vier weitere Bushaltepunkte außerhalb der Ortsdurchfahrten (Lochen, Kühler Grund) befinden sich in der Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg. Von den 175 Bushaltepunkten sind bisher 6 Bushaltepunkte barrierefrei ausgebaut (City-Center, Real-Markt (Gehrn), Bahnhof Frommern, Zentrum Neige). Die 175 Bushaltestellen verteilen sich dabei wie folgt auf die einzelnen Stadtteile:

Stadtteil	Anzahl Haltepunkte	Priorität [5 sehr wichtig - 1 unwichtig]					
		5	4	3	2	1	Ausgebaut
Balingen	78	15	15	22	22	1	3
Dürrwangen	6		4	2			
Endingen	9		2	4	3		
Engstlatt	12		2	2	6	2	
Erzingen	2		1			1	
Frommern	20	2	6	2	8		2
Heselwangen	7		1	2	3		1
Ostdorf	6		2	2	2		
Roßwangen	4		2	2			
Stockenhausen	2		2				
Streichen	5		1	2		2	
Weilstetten	18	2	*6*	*2*	*7*	1	
Zillhausen	6		2	2		2	
Summe BL	**175**	**19**	***46***	***44***	***51***	**9**	**6**
	100%	11%	*26%*	*25%*	*29%*	5%	3%

Bei der Priorisierung wurden folgende Punkte mit einbezogen:
- *In jedem Teilort mindestens eine Bushaltestelle von hoher Priorität*
- *Nähe zu Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen mit erwartbarem Aufkommen an Besuchern und ÖPNV-Nutzenden*
- *Bewertung des Landratsamtes (siehe Vorlage 2019/257) unter Berücksichtigung des Verkehrsangebotes, Orte von Interesse in der Umgebung, Ausstattung, baulicher Zustand.*
- *Bewertung des Busunternehmens Maas, Balingen zu allen Bushaltepunkten bezüglich eines erforderlichen Ausbaus*
- *Anzahl der Busverbindungen an diesem Bushaltepunkt nach den neuen ÖPNV-Konzepten der Stadt und des Landkreises*
- *Einzugsgebiet der Bushaltestelle*
- *Einschätzung zur grundsätzlichen technischen Machbarkeit eines barrierefreien Umbaus*
- *Absehbare Baumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Bushaltepunkte, in deren Zusammenhang ein Umbau erfolgen kann*

Von den 169 derzeit nicht barrierefreien Bushaltepunkten werden 19 Haltepunkte in die höchste Priorität 5 eingestuft. Dies umfasst die 13 Haltepunkte des ZOB in der Kernstadt, die Haltepunkte der Haltestelle Bizerba, die im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr an der Spitalstraße umgebaut werden sollen und wo ein Baubeschluss schon gefasst wurde sowie die Haltestellen Bergblick in Frommern (Umbau im Zusammenhang mit Neubebauung Bohlstüble) sowie die Bushaltepunkte im Bereich der Schule Weilstetten.

Mit der zweithöchsten Priorität 4 wurden *46* Bushaltepunkte bewertet, was rund einem Viertel aller Haltepunkte entspricht. Ziel war es, dass aus jedem Stadtteil mindestens 1 Haltepunkt mit dieser Priorität zu bewerten ist, um das Ziel des barrierefreien ÖPNV baldmöglichst in jedem Stadtteil gewährleisten zu können. Die weiteren Verteilungen können der Tabelle und der als Anhang beigefügten Detailliste entnommen werden.

Von den 169 nicht barrierefreien Haltepunkte werden 66 % als Bushaltepunkt am Fahrbahnrand umgebaut und können somit in ihrer ursprünglichen Form verbleiben. 39 Haltepunkte oder 23 % verbleiben als Haltebucht und sollen als solche barrierefrei umgebaut werden. 19 Haltepunkte

oder 11 % sollen von einer Bucht zu einem Haltepunkt am Fahrbahnrand umgebaut werden. Die genaue Prüfung der Machbarkeit des barrierefreien Umbaus der einzelnen Haltepunkte wird dann im Zuge der technischen Planung durchgeführt.

Priorität [5 sehr wichtig - 1 unwichtig]	**Anzahl Haltepunkte**	**Art des Umbaus**		
		FBR -> FBR	**Bucht -> Bucht**	**Bucht -> FBR**
5	19	*3*	*15*	*1*
4	40	*20*	*18*	*8*
3	48	*35*	*2*	*7*
2	53	*47*	*3*	*1*
1	9	*6*	*1*	*2*
Summe BL	**169**	**111**	**39**	**19**
	100%	66%	23%	11%

Den einzelnen Bauweisen sind aufgrund des Aufwands des Umbaus unterschiedliche Kosten zuzuordnen. So sind für den barrierefreien Umbau von Bushaltepunkten von folgenden überschlägigen Kosten auszugehen:

Fahrbahnrand → Fahrbahnrand	35.000 € je Haltepunkt
Bucht → Bucht	45.000 € je Haltepunkt
Bucht → Fahrbahnrand	55.000 € je Haltepunkt

Diese überschlägigen und durchschnittlichen Kosten können in der Praxis nach oben und nach unten abweichen. Die Kosten sind dabei im Einzelfall stark von den örtlichen Gegebenheiten und dem daraus resultierenden Umfang der Maßnahme abhängig, der erst im Zuge der technischen Planung erkannt werden kann. Diese Kostenansätze dienen somit lediglich zur Abschätzung des zukünftigen durchschnittlichen Finanzmittelbedarfs für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen.

Priorität [5 sehr wichtig – 1 unwichtig]	**Investitionskosten**
5	665.000 €
4	1.610.000 €
3	1.540.000 €
2	1.785.000 €
1	315.000 €
Summe BL	**5.915.000 €**

In Summe ergibt sich ein Investitionsvolumen von rund 6,0 Mio. € (Stand 2021) für den barrierefreien Umbau aller Haltepunkte. Allein für die Kategorien der Priorität 5 und 4 steht ein Investitionsvolumen von rund 2,3 Mio. € zur Umsetzung an. Nicht berücksichtigt sind die derzeit wieder stark ansteigenden Baupreise für zukünftige Bauprojekte. Ebenfalls unberücksichtigt ist die Ausstattung der Bushaltepunkte mit neuen bzw. die Erneuerung von bestehenden, sanierungsbedürftigen Wartehäuschen an den Bushaltepunkten, die bei Bedarf gesondert zu kalkulieren wäre und nach heutigem Kenntnisstand mit rund 25.000 € Investitionskosten je Häuschen zu Buche schlägt.

Für den barrierefreien Umbau von Bushaltepunkten bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand zwei unterschiedliche Fördermöglichkeiten. Bei Baumaßnahmen mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von mehr als 100.000 € kommt eine Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetztes (LGVFG) mit 50 % der durch den Fördergeber pauschalierten Baukosten in Betracht. Da bei einzelnen Baumaßnahmen diese Bagatellgrenze nicht erreicht wird, kommt diese Förderung nur bei Umbauten im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen oder bei mehreren, funktionell zusammenhängenden Bushaltepunkten (ZOB, Schulen) in Betracht. Als weitere Fördermöglichkeit besteht das „Förderprogramm des Zollernalbkreises zum Abbau von Barrieren im ÖPNV“, wonach der Zollernalbkreis den barrierefreien Umbau mit bis zu 10.000 € je Bushaltestelle (i.d.R. 1 Bushaltestelle = 2 Bushaltepunkte) fördert, wobei die Fördermittel auf 200.000 € pro Jahr limitiert sind. In Summe zeigt sich, dass ein überwiegender Anteil der Investitionskosten von der Stadt zu tragen sein werden.

6. Zeitliche, organisatorische und finanzielle Abwicklung

Der barrierefreie Umbau ist aufgrund der Kleinteiligkeit und der jeweils spezifischen örtlichen Gegebenheiten mit einem vergleichbar hohen Arbeitsaufwand verbunden. Ziel sollte es sein, mittelfristig flächendeckend einen barrierefreien ÖPNV anzubieten, was bei einer Umsetzung der Prioritäten 5 und 4 gewährleistet wäre. Nach Umbau der Haltepunkte dieser Prioritätsstufen wären 71 der 175 Haltepunkte (ca. 40%) in Balingen barrierefrei umgebaut. Zudem ist aus fachlicher Sicht davon auszugehen, dass unter diesen 71 Haltepunkten die verkehrswichtigsten Haltepunkte zu finden sind, sodass für einen Großteil der Nutzerinnen und Nutzer ein barrierefreier ÖPNV gewährleistet werden kann. Die Reihenfolge der Umsetzung der Umbauten innerhalb der einzelnen Priorisierungsstufen wird durch die Verwaltung in Abstimmung mit den Ortschaftsverwaltungen und den Betreibern der Buslinien erfolgen.

Finanziell bedeutet dies ein Investitionsvolumen von mindestens 2,2 Mio. € zum heutigen Stand. Aufgrund der schon laufenden, geplanten und absehbaren Projekte im Bereich des Straßen- und Tiefbaus in allen Stadtteilen, wären diese Projekte zusätzlich umzusetzen. Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass für den Umbau der 65 Haltepunkte der Prioritätsstufen 5 und 4, unter Berücksichtigung gerade auch der finanziellen und personellen Ressourcen, ein Umsetzungszeitraum von zumindest ca. 8 Jahren anzunehmen ist. Dies bedeutet ein durchschnittliches Investitionsvolumen von mindestens 285.000 € pro Jahr sowie die Vorbereitung, Planung und den Umbau von durchschnittlich 7 bis 8 Haltepunkten pro Jahr.

7. Ergebnisse der Vorberatungen in den Ortschaftsräten

Ortschaftsrat	***Stellungnahme***	***Stellungnahme der Verwaltung***
Endingen	*Einstimmig zugestimmt*	-
Engstlatt	*Einstimmig zugestimmt*	-
Erzingen	*Abstimmung zu Beschlussantrag:* *Punkt 1: zugestimmt* *Punkt 2: zugestimmt* *Punkt 3: zugestimmt* *Nach intensiver Diskussion stimmt der Ortschaftsrat dem Beschlussantrag im Wege der Anhörung einstimmig zu, würde jedoch aufgrund der sehr hohen Investitionskosten (ca. 5,9 Mill. Euro für die Gesamtstadt) von der Verwaltung noch gerne hören, ob die Kosten für einen Umbau der Busse mit einer Rollstuhlrampe*	*Für einen Teil mobilitätseingeschränkter Menschen (Rollstuhlfahrer, Nutzer von Rollatoren) wäre die Ausstattung mit Rollstuhlrampen ausreichend, wobei auch hier die Unterstützung z.B. des Busfahrers erforderlich sind. Meist sind zudem die Breiten der Gehwege im Bereich der Haltepunkte zu schmal zum regelkon-*

Ortschaftsrat	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung
	nicht eine kostengünstigere Lösung darstellen würden.	*formen Einsatz von Rollstuhlrampen an Bussen.* *Für den weiteren Teil mobilitätseingeschränkter Menschen (insbesondere Sehbehinderte) hätte dieser Umbau keinen Nutzen. Dieser kann z.B. nur durch den Einbau taktiler Elemente im Boden erreicht werden.*
Frommern	*Abstimmung zu Beschlussantrag:* *Punkt 1: einstimmig abgelehnt* *Punkt 2: mehrheitlich abgelehnt* *Punkt 3: angenommen*	
	Es wird kritisiert, dass nicht genau ersichtlich sei, nach welchen Kriterien die Priorisierungen erfolgten. Zudem hätte man sich eine Gesamtauflistung gewünscht. Weiter wird bemängelt, dass keine genauen Zeitangaben gemacht wurden.	*Die Kriterien wurden ergänzt und benannt.* *Zur Beratung in den OR wurden allen OR alle nach Teilorten sortierten Listen herausgegeben. Eine Gesamtliste wurde nun beigefügt.*
	Es wird vermerkt, dass man bei einer heutigen Zustimmung die Priorisierung befürworte, womit keine Änderungen später mehr möglich sind.	*Sollte sich zukünftig die Bedeutung eines Bushaltepunktes ändern oder es ist zu erkennen, das eine Bewertung nicht richtig war, ist dies jederzeit zu korrigieren.*
	Ebenfalls fehle die genaue Erläuterung warum die Priorisierung so gewählt wurde.	*Siehe oben.*
	Diese Maßnahme müsse schneller umgesetzte werden, denn nach den Informationen in der Vorlage würde der gesamte Umbau über 20 Jahre in Anspruch nehmen.	*Der Vorschlag der Verwaltung berücksichtigt beim vorgeschlagenen Zeitraum neben den Belangen der Barrierefreiheit auch die personellen und finanziellen Kapazitäten sowie die Vielzahl der in allen Teilorten darüber hinaus anstehen Projekte und Wünsche. Die Verwaltung sieht den vorgeschlagenen Zeitplan weiterhin als realistisch aber zugleich nicht als abschließend an. Ob eine schnellere Realisierung vorgenommen wird, liegt in der jeweiligen Entscheidung der kommunalen Gremien.*
	Ergänzende Anmerkung Hr. OV Reuß: *Bei der von der Verwaltung vorgelegten Priorisierung erschließt sich dem Ortschaftsrat nicht, weshalb die beide Haltestellen beim Bergblick am höchsten priorisiert werden, obwohl*	*In die bisherigen Überlegungen der Verwaltung war eingeflossen, dass die Haltestellen Bergblick von zwei städtischen Linien (14, 16) und zudem von der Linie 314 zwischen*

Ortschaftsrat	*Stellungnahme*	*Stellungnahme der Verwaltung*
	diese hauptsächlich nur von Schülerinnen und Schülern frequentiert werden. Diese benötigen rein statistisch weniger oft eine barrierefreie Bushaltestelle, als dies bei der Generation 60 oder 70+ der Fall ist. Diese Klientel fährt jedoch eher die Haltestellen Buhren- und Jahnstraße an, da diese das Buhrenzentrum mit den zentralen Versorgungsbereichen aus Ärzten, Apotheken, Banken und Nahversorgungseinrichtungen erreichen wollen. Diese beiden Haltestellen sind bisher nur mit der Priorität 3 bzw. 2 vorgesehen. Die Haltestelle Am Bergblick ist für Nutzer von Rollatoren hierzu wenig praktikabel und die Strecke ins Zentrum zu weit.	*Balingen und Albstadt angefahren werden, wodurch eine wesentlich höhere Frequenz an Bussen und Nutzenden zu erwarten ist. An der Haltestelle Buhrenstraße halten hingegen nur die Linien 14 und 16, an der Haltestelle Jahnstraße nur die Linie 14. Auch im Hinblick auf den kommenden Umbau der Haltestelle Buhrenstraße im Zusammenhang mit einem privaten Bauvorhaben wurde dieser Haltestelle die Priorität 4 zugeordnet. Aufgrund der räumlichen Nähe dazu und der geringen Frequenz an der Jahnstraße wurde diese mit der Priorität 2 bewertet. Aufgrund der höheren Frequenz, aufgrund der zentraleren Lage und des möglichen Ausbaus im Zusammenhang mit der Jahnstraße wurde die Haltestelle Buhrenstraße mit der Priorität 3 bewertet. Zudem besteht hier eine räumliche Überschneidung zur bereits ausgebauten Haltestelle Bahnhof / Rosengarten.* *Gem. Empfehlung des Technischen Ausschusses wurde die Haltestelle Buhrenstraße mit Priorität 4 bewertet (früher 3)*
Heselwangen	*Der OR stimmt der Vorlage unter dem Vorbehalt der Vorlage detaillierter Pläne einstimmig zu.*	*Detaillierte Pläne unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten werden im Zuge der technischen Planungen erstellt.*
Ostdorf	*Einstimmig zugestimmt*	-
Streichen	*Dem Beschlussantrag wird einstimmig zugestimmt.* *Hausnummerierung der Haltestellen in Streichen nicht ganz zutreffend bzw. ungenau.* *Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV wird seitens des Gremiums ausdrücklich begrüßt und auch, dass in jedem Ortsteil mindestens eine Haltestelle so ausgerüstet wird.*	 *Wird zukünftig korrigiert. Daten entsprechen der Erhebung des Landratsamtes.*
noch Streichen	*Allerdings wird die berechtigte Anmerkung gemacht, dass es widersprüchlich ist, die Haltestellen barrierefrei auszurüsten, aber das Anrufsammeltaxi mit einem Kleinbus zu bedienen, der wie früher hohe Eingangsstufen hat. Hier wären die Niederflurbusse deutlich besser angebracht und auch besser zu erkennen.*	*Die Anregung wird an die hierfür zuständigen Stellen weitergeleitet.*
Weilstetten	*Die Bushaltestellen in der Römer-*	*Wird berücksichtigt*

Ortschaftsrat	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung
	straße und Hauptstraße (Haltestelle Rathaus) werden nach Auffassung des Ortschaftsrates nach dem Bau des Seniorenheimes und der Seniorenresidenz an Bedeutung gewinnen und sollen durch einstimmigen Beschluss des Ortschaftsrates in die Dringlichkeitsstufe 4 aufgenommen werden. Mit 9 Ja-Stimmen und einer Enthaltung hat der Ortschaftsrat für den Erhalt der Busbuchten in Weilstetten gestimmt. Ansonsten hat der Ortschaftsrat dem Beschlussantrag einstimmig zugestimmt.	Die Fragestellung Bucht / Fahrbahnrand ist von den jeweils äußeren Rahmenbedingungen, insbesondere der Anfahrbarbarkeit und Radien der Busse abhängig und im Detail erst im Rahmen der technischen Planung festzulegen. Die Busse müssen jeweils unmittelbar parallel und eng an die Bordsteinkanten rangiert werden können.
Zillhausen	Abstimmung zu Beschlussantrag: Punkt 1: einstimmig abgelehnt Punkt 2: mehrheitlich angenommen Punkt 3: einstimmig angenommen	
	Es ist nicht verständlich, dass die Bushaltestellen am Ortsausgang Richtung Streichen als nicht so wichtig erachtet werden. Dort steigen sehr viele Schul- und Kindergartenkinder ein und aus, somit sieht das Gremium die beiden Bushaltepunkte in einer höheren Priorität.	Der Zugang zur Schule Zillhausen ist schon aufgrund seiner topografischen Lage nicht barrierefrei. Sollte seitens eines Schülers/Schülerin die Notwendigkeit eines barrierefreien Haltepunkts bestehen, könnte dies ggf. auch kurzfristig realisiert werden. Bei den Bushaltepunkten Linde in der Ortsmitte wird für den Gesamtort der größere Bedarf gesehen.
	Da die Lage der beiden Bushaltestellen sowieso überprüft werden soll, wäre ggf. Eine Bushaltestelle in der Ebnetstraße (Schule) sinnvoll. Das sollte als Anregung für eine Lageprüfung der Haltestellen gesehen werden.	Wird den zuständigen Stellen weitergegeben.
	Bei der Beibehaltung der Haltebuchten war das Gremium unterschiedlicher Meinung. Ob die Buchten erhalten bleiben können, muss technisch geklärt werden.	Wird im Zuge der technischen Planung geprüft.

Markus Streich