

Balingen, 25.10.2021

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Technischer Ausschuss Gemeinderat	<b>öffentlich</b> <b>öffentlich</b>	am am 26.10.2021	Vorberatung Entscheidung
--------------------------------------	--	---------------------	-----------------------------

### Tagesordnungspunkt

## **Barrierefreie Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes in Balingen - Grundsatzentscheidung**

*Die Vorlage wurde unter Vorlagen-Nr. 2021/255 im Technischen Ausschuss am 13.10.2021 vorberaten. Die Änderungen sind kursiv mit Randstrich dargestellt.*

### Anlagen

Bestandslageplan Luftbild  
Bestandslageplan Technisch  
Variante 1: Lageplanausschnitt  
Variante 1: Regelquerschnitte  
Variante 2: Lageplan  
Variante 2: Schleppkurven (2 Pläne)

### Beschlussantrag:

- 1. Die Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes in Balingen soll gemäß der Empfehlung des Technischen Ausschusses auf der Grundlage der Variante 2 durchgeführt werden.*
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für *Variante 2* fortzuführen, entsprechende Haushaltsmittel einzustellen und die weitere Planung dem zuständigen Gremium zum Baubeschluss vorzulegen.

### Finanzielle Auswirkungen:

Durch diesen Beschluss entstehen keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Die Planung wird vor dem Entstehen finanzieller Auswirkungen zum Baubeschluss vorgelegt.

## Sachverhalt:

Der Zentrale Omnibusbahnhof in Balingen wurde Anfang der 1990er-Jahre entsprechend seinem jetzigen Zustand, nach dem damaligen Stand der Technik um- und ausgebaut. Seither hat sich an den technischen und gesetzgeberischen Rahmenbedingungen vieles geändert, sodass am ZOB zwischenzeitlich erneuter Handlungsbedarf besteht. So werden unter anderem seitens der Verkehrsunternehmen heute vermehrt bzw. beinahe ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt und die ÖPNV-Konzepte der Stadt und des Landkreises wurden den aktuellen Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV angepasst. Maßgeblich ist jedoch der zwischenzeitlich in § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes gesetzlich normierte 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 ZOB in Balingen erfüllt diese Anforderungen bis heute nicht. So weist dieser verschiedene diesbezügliche Mängel, z.B. durch zu niedrige Bordsteine und ein fehlendes Führungssystem mit taktilen Leitelementen auf. Zudem kann der mittlere Fahrsteig nicht barrierefrei erreicht werden. Gegenstand der weiteren Planungen soll auch eine Überprüfung des tatsächlich erforderlichen Bedarfs an Haltepunkten am ZOB Balingen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehre des ÖPNV sein, mit dem Ziel gegebenenfalls den Flächenbedarf anzupassen. Derzeit verfügt der ZOB über 13 eigenständige Haltepunkte.

Aus diesem Grund wurde mit Beschluss vom 11.11.2020 (Vorlage 2020/302) die Planungsleistungen an das Ingenieurbüro Dipl.-Ing. K. Langenbach GmbH aus Sigmaringen vergeben. Hr. Kiesel vom Ingenieurbüro wird die vorhandenen Defizite im Bestand und den aktuellen Planungsstand mit den zur Entscheidung stehenden Varianten im Rahmen der Sitzung des Technischen Ausschusses vorstellen.

### Aktueller Bestand

Der ZOB Balingen hat aktuell zwei Bussteige mit 6 und 7 Haltepunkten. Die Bussteige haben ein Sägezahnprofil und eine variierende Breite zwischen jeweils ca. 3,3 m und 4,3 m. Diese Breite steht jedoch nur eingeschränkt den Nutzenden zur Verfügung, da durch Einbauten wie Bäume, Wartehäuschen, Beleuchtung, Beschilderung, Abfalleimer und Bänke die Durchgangsbreiten teils deutlich eingeschränkt werden. So steht an den Baumstandorten lediglich eine Breite von nur noch 1,3 m als freie Durchgangsbreite und nur unter Nutzung des Baumrostes zur Verfügung.

Weiteres wichtiges Merkmal ist der Einstieg in die Busse. So haben die Bussteige aktuell eine Bordsteinhöhe von 12 cm. Für eine Barrierefreiheit werden jedoch mindestens Bordsteine mit einer Höhe von 18 cm benötigt. Zudem ist der mittlere Bussteig heute nicht barrierefrei erreichbar. Weiteres Manko ist, dass bei Umsteigeverbindungen gegebenenfalls auch der Bussteig gewechselt werden muss. Wie vorab beschrieben ist dies nicht barrierefrei möglich. Hr. Kiesel wird in seinem Sachvortrag im Einzelnen die Probleme des heutigen ZOB im Hinblick auf eine Barrierefreiheit darstellen.

### Erforderliche Anzahl an Haltepunkten

Im Rahmen der Planung wurde durch ein externes Fachbüro die erforderliche Anzahl an Bushaltpunkten ermittelt. Zugrundegelegt wurden die aktuellen Busfahrpläne der Stadt und des Zollernalbkreises sowie die vorhandene Bustechnik der Betreiber der Buslinien. Dem Verknüpfungspunkt ZOB Balingen kommt in diesem Zusammenhang eine wichtige Aufgabe zu, weil von hier aus alle insgesamt 14 Stadt- und Regionalbuslinien ein ca. 450 km<sup>2</sup> großes Einzugsgebiet mit rund 80.000 Einwohnern erschließen. In Summe werden am ZOB Balingen täglich rund 260 Abfahrten und 266 Ankünfte abgewickelt.

In Summe werden nach Ermittlungen des Gutachtes folgende Haltepunkte benötigt:

6 Haltepunkte für 12m-Busse  
2 Haltepunkte für 15m-Busse  
2 Haltepunkte für 18m-Busse (Gelenkbusse)

-----  
10 Haltepunkte

Davon ausgehend wurde bei der nachfolgend beschriebenen Variante 2 geplant und der entsprechende Flächenbedarf ermittelt. Bei Variante 1 würden keine Anpassungen an der grundsätzlichen Geometrie vorgenommen.

#### Variante 1 – Barrierefreier Umbau im Bestand

Bei der vorgeschlagenen Variante 1 würde der heutige ZOB in seiner Grundform belassen. Zu ändern wären wie beschrieben der Bordstein und daraus folgend, die gepflasterte Gehfläche. Ebenso wären die erforderlichen taktilen Leitelemente zu ergänzen. Nicht zu erhalten wären in dieser Variante die Baumstandorte in den Bussteigen, da diese die Barrierefreiheit aufgrund ihrer Standorte massiv einschränken. Im Weiteren wäre im Detail zu prüfen, ob an einzelnen Punkten neue Baumquartiere möglich sind. Dies kann im jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend bewertet werden. Die Baumreihe entlang der Bahnhofsstraße kann hingegen vollständig erhalten werden. Die vorhandenen Fahrgastunterstände müssten an geeignetere Standorte versetzt werden, ebenso müsste neues Mobiliar (Mülleimer, Beschilderung) angebracht werden. Vorteil diese Variante wäre, dass der ZOB weitestgehend unter Betrieb zu ertüchtigen wäre, da die Bussteige einzeln umgebaut werden könnten.

Nach einer aktuellen Kostenschätzung werden für diese Variante Baukosten in Höhe von 440.000 € brutto veranschlagt. Dies entspricht einem Kostenansatz von ca. 35.000 € Baukosten je Bushaltepunkt.

#### Variante 2 – Barrierefreier Neubau ZOB

Variante 2 resultiert aus der grundlegenden Überlegung, den Nutzenden des ZOB ausreichend Verkehrsfläche für eine barrierefreie Nutzung zur Verfügung zu stellen. Zudem können durch einen Neubau des ZOB die Umsteigebeziehungen für die Nutzenden deutlich verbessert werden.

All dies könnte durch eine Zusammenlegung der beiden Bussteige in mittiger Lage ermöglicht werden. Der mittige Bussteig hätte eine durchschnittliche Breite von 7,0 m, die Busse würden im Sägezahnprofil den Bussteig von beiden Seiten anfahren. Verbunden damit wäre der Rückbau des heutigen westlichen Bussteiges. Durch die gemeinsame Nutzung des Bussteiges können die Flächen sehr effizient genutzt werden, Fahrgastunterstände können gemeinsam genutzt werden, die Führung des Blindenleitsystems erfolgt zentral auf dem Bussteig. Die vorhandenen Bäume im inneren Bereich des ZOBs können auch bei dieser Variante nicht erhalten werden. Aufgrund der deutlich größeren Breite des Bussteigs besteht jedoch die Möglichkeit, neue Pflanzungen zur Verbesserung der ökologischen Funktionen und der Aufenthaltsqualitäten vorzusehen. Alternativ wäre es möglich, über dem Bussteig durch ein großes zentrales Dach einen Witterungsschutz herzustellen, wie dies an vielen anderen ZOBs praktiziert wird. Der Witterungsschutz wäre selbst bei einem Umstieg lückenlos möglich.

Der Neubau des ZOB bietet zudem die Möglichkeit, den nördlichen Zufahrtsbereich neu zu ordnen und nach heutigem Stand bis zu 10 neue Parkplätze ohne zusätzlichen Versiegelungsgrad auf dem Park&Ride-Parkplatz herzustellen.

Für diese Variante 2 gibt es wiederum zwei verschiedene Betriebsvarianten:

- Nur die nördliche Zufahrt wird genutzt
- Nördliche und südliche Zufahrt werden genutzt.

Der Reiz, die südliche Zufahrt zum ZOB zu schließen wäre, dass zukünftig nach einem Umbau Fußgänger ohne Querung einer Zu-/Ausfahrt des ZOB entlang der Bahnhofstraße verkehren könnten. Gestalterisch könnte der Bahnhofsvorplatz in Richtung Norden verlängert werden. Diese Schließung der südlichen Zufahrt wäre jedoch mit einem Mehraufwand im täglichen Betrieb verbunden, da Busse teils gewisse Mehrstrecken zurücklegen müssten, um zum ZOB an- und wieder abzufahren. Pro Tag fallen so angesichts der zahlreichen Busverkehre am ZOB Mehrstrecken von rund 95 km an.

Diese Mehrstrecken könnten durch die Beibehaltung des Bestandes, gegebenenfalls ergänzt durch eine Zufahrtsmöglichkeit an der südlichen Zufahrt, deutlich reduziert werden. Dies jedoch mit dem Manko, dass große Verkehrsflächen für die Busse vorbehalten bleiben und für den Fußgänger und Radfahrer als trennendes Element weiterhin vorliegen.

Nach einer aktuellen Kostenschätzung werden für diese Variante beinahe unabhängig von den Zufahrtsvarianten Baukosten in Höhe von 1.200.000 € brutto veranschlagt. Dies entspricht ca. 120.000 € Baukosten je Bushaltepunkt und entspricht einem Neubau.

#### Überdachung des Bussteiges bei Variante 2

*Im Technische Ausschuss am 13.10.2021 wurde die Verwaltung aufgefordert zu prüfen, ob eine Vollüberdachung eines zentralen Bussteiges wie in Variante 2 möglich ist und welche Kosten damit verbunden wären. Dies wurde geprüft.*

*Technisch ist eine Vollüberdachung in unterschiedlichsten Variante, Qualitäten und damit verbunden auch Preisklassen möglich. Dies zeigen verschiedene Beispiele realisierter Projekte. Je nach gestalterischem und funktionellem Anspruch variieren diese Kosten sehr stark.*

*Schätzkosten wurden als unteres Limit beispielhaft für eine relativ einfache Konstruktion ohne besondere gestalterische Anforderungen ermittelt, welche auf einer mittigen Stützenkonstruktion aus Stahl zu beiden Seiten auskragend den Bussteig überspannt. Der Witterungsschutz der Flächen würde in diesem Fall über Solarpanelle realisiert, weitere Dachflächen würden hier nicht bestehen. Geht man von einer Fläche von ca.  $105\text{m} \times 6\text{m} = 630\text{m}^2$  (ohne Berücksichtigung des Sägezahnprofils) aus, so ist davon auszugehen, dass hierfür Baukosten in Höhe von mindestens ca. 715.000 € brutto (zzgl. Planung, Stand 2021) anfallen würden.*

*Nach aktueller Einschätzung wären davon rund maximal 240.000 € netto förderfähig, da die förderfähige Obergrenze der Baukosten bereits zum großen Teil durch den Umbau des Bussteigs ausgeschöpft ist. Bei einer aktuell möglichen Förderung von 75 % ergibt sich eine mögliche Fördersumme für die Überdachung von 180.000 €. Somit verbliebe der Stadt ein Eigenanteil an der Überdachung von derzeit mindestens 535.000 €.*

#### Fördermöglichkeiten

Der Bau barrierefreier Anlagen des ÖPNV ist grundsätzlich förderfähig nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). In Abstimmung mit dem zuständigen Regierungspräsidium Tübingen wurden beide Varianten bereits als grundsätzlich förderfähig eingeschätzt.

Durch die Förderung ergibt sich folgende Kostensituation nach Abzug der Förderung:

<b>Variante</b>	<b>Kostenschätzung brutto</b>	<b>Fördersumme</b>	<b>Eigenanteil Stadt brutto</b>
Variante 1	440.000 €	330.000 €	110.000 €
Variante 2	1.200.000 €	900.000 €	300.000 €

#### Weiterer Fortgang

Vorbehaltlich eines Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats im Oktober 2021, würden umgehend die Planungen der entsprechenden Variante weitergeführt. Weitere Abstimmungen, z.B. mit den Betreibern der Buslinien, würden durchgeführt, ebenso wie weitere Gespräche mit dem Fördergeldgeber. Bis September 2022 sollte beim RP Tübingen ein Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm gestellt und die Entwurfsunterlagen bis dahin fertiggestellt werden. Über die Förderanträge wird erfahrungsgemäß bis April/Mai des Folgejahres entschieden, in diesem Fall also im Frühjahr 2023. Anschließend wäre ein Antrag auf Förderung zu stellen, welcher üblicherweise erst in der zweiten Jahreshälfte bewilligt wird. Mit einem Umbau des ZOB ist nach heutigem Stand und unter Einbeziehung der Fördermöglichkeiten nicht vor 2024 zu rechnen.

#### Einschätzung der Verwaltung

Sowohl mit Variante 1 als auch Variante 2 können die Mindeststandards an Barrierefreiheit erreicht werden. Weitergehende Verbesserungen sind jedoch mit dem als Variante 1 vorgestellten Minimalausbau nicht möglich, da die gegebenen Rahmenbedingungen dies nicht ermöglichen. Mit Variante 2 kann unter den gegebenen örtlichen Rahmenbedingungen ein Optimum an Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit erreicht werden, weshalb die Verwaltung auch unter Berücksichtigung des Eigenanteils der Stadt zu dieser Variante tendiert.

Markus Streich