Stadt TETTNANG

Ortschaftsrat Kau
- öffentlich am 18.03.2024
Technischer Ausschuss
- öffentlich am 20.03.2024
Gemeinderat
- öffentlich am 10.04.2024

Sitzungsvorlage 024/2024/1

Tiefbauamt
Hölz, Horst

Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen
- Festlegung des Fördermittelantrages
- Baubeschluss

Der Ortschaftsrat Kau hat bei 7 Ja-Stimmen folgenden einstimmigen Empfehlungsbeschluss gefasst:

1. *Die Bushaltestellen in Pfingstweid werden als Bushaltebuchten barrierefrei ausgebaut.*

2. *Eine Verlegung der Haltestellen auf die Fahrbahn wird aus Sicherheitsgründen nicht befürwortet.*

3. *Für die Busbucht Richtung Friedrichshafen soll in Bezug auf die Kosten eine Verlängerung nach Westen überprüft werden.*

4. *Sollte das aus Kostengründen nicht möglich sein, sollen die Bushaltebuchten im Bestand bleiben und es erfolgt kein Umbau.*

Der Technische Ausschuss hat folgende Empfehlungsbeschlüsse gefasst:

Die Bushaltestelle in Pfingstweid stadtauswärts wird aktuell nicht barrierefrei ausgebaut.
- mehrheitlich beschlossen bei 7 Ja-Stimmen und 3 Nein-Stimmen

Die Bushaltestelle in Pfingstweid stadteinwärts wird als Bushaltebucht barrierefrei ausgebaut.
- mehrheitlich beschlossen bei 4 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen

Die übrigen Bushaltestellen mit bereits bestehenden Bushaltebuchten werden barrierefrei in Form einer Bushaltebuch geplant.
- mehrheitlich abgelehnt bei 1 Ja-Stimme, 8 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung

Eine Verlegung von Haltestellen auf die Fahrbahn wird aus Sicherheitsgründen nicht befürwortet.
- mehrheitlich abgelehnt bei 1 Ja-Stimme und 9 Nein-Stimmen

Sollte das aus Kostengründen nicht möglich sein, dass Bushaltebuchten im Bestand barrierefrei umgebaut werden, erfolgt kein Umbau oder es sind Alternativen zu prüfen.
- mehrheitlich abgelehnt bei 2 Ja-Stimmen und 8 Nein-Stimmen

Für die Maßnahmen entsprechend der Anlage 6 außer den Ziffern 4 und 7 wird ein Förderantrag erstellt und die Maßnahmen im Falle eines positiven Bescheides öffentlich ausgeschrieben.
- mehrheitlich beschlossen bei 8 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung

Beschlussvorschlag:

1. Für die Maßnahmen entsprechend der Anlage 6 wird ein Förderantrag erstellt und die Maßnahmen im Falle eines positiven Bescheides öffentlich ausgeschrieben.

2. Die Maßnahmen Haltestelle Friedhof, Friedensstraße und die Haltestellen L 333, Seestraße werden nicht realisiert.

Anlagen:
Anlage 1_Antrag CDU vom 25. Oktober 2023
Anlage 2_Maßnahmen, Büro M+K
Anlage 3_ Einsatzgrenzen
Anlage 4_ Varianten Pfingstweid
Anlage 5_ Varianten Kirchstraße
Anlage 6_ Kostenzusammenstellung gesamt

Finanzierung

Finanzielle Auswirkungen:	☒ Ja	☐ Nein

Ausgaben:	
Vorhandener Planansatz: in 2024 in 2024 VE	192.500 EUR 385.000 EUR
Produkt, Sachkonto, Auftrag; ggfs. mehrere	E54120001
Benötigte Mittel insgesamt: 773.734 € - 151.773 € - 59.063 €	562.898 EUR
Benötigte Mittel über dem Planansatz (Über-/außerplanmäßige Ausgaben):	EUR
Folgekosten: - laufende Sachkosten - Personalkosten	EUR EUR
Einnahmen:	
Vorhandener Planansatz: in 2023 in 2024	115.000 EUR 230.000 EUR
Produkt, Sachkonto, Auftrag; ggfs. mehrere	EUR
Tatsächliche Einnahmen: 491.857 € - 103.084 € - 32.398 €	356.375 EUR

Genehmigung der überplanmäßigen/ außerplanmäßigen Ausgaben:	
Mehrausgaben gegenüber Planansatz:	EUR

Die Voraussetzungen für über-/außerplanmäßige Ausgaben gemäß § 84 GemO liegen vor:

☐ Ja ☐ Nein

Diese können abgedeckt werden durch:

Zuständigkeit (Wertgrenze) laut Hauptsatzung liegt beim

☐ VA/TA (10.000 EUR bis 50.000 EUR)
☐ GR (über 50.000 EUR)

Ergänzende Erläuterungen:

1. Rückblick

   Die Verwaltung wurde in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 7. Juli 2021 beauftragt, eine Anmeldung auf Gewährung von Fördermitteln zur Erstellung barrierefreier Bushaltestellen bis 31. Oktober 2021 beim Regierungspräsidium einzureichen. In dieser Sitzung wurde über die rechtlichen Rahmenbedingungen der gesetzlichen Verpflichtung zum Umbau der Bushaltestellen informiert. Darüber hinaus erfolgte eine ausführliche Information zu dem Themenkomplex.

   Mit Schreiben vom 8. April 2022 des Regierungspräsidiums Tübingen wurde die Aufnahme in das ÖPNV-Programm 2022 – 2026 nach § 5 Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bestätigt.

   Die Verwaltung hat auf dieser Grundlage die Möglichkeit, binnen 3 Jahren (bis 31. Dezember 2025) einen prüffähigen Antrag auf Förderung einzureichen.

   Ziel war es, das Gesamtprojekt über ca. 800.000 € in den Jahren 2023 und 2024 unter Voraussetzung der Gewährung von Fördermitteln zu realisieren.

   Der Ortschaftsrat Kau hat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2023 den Empfehlungsbeschluss gefasst, die Bushaltestellen in Pfingstweid als Bushaltebuchten auszubauen.

   Der Technische Ausschuss am 11. Oktober 2023 sowie der Gemeinderat am 25. Oktober 2023 haben bislang keinen Beschluss gefasst, sondern lediglich vorberaten.

   Der Gemeinderat erhielt im Anschluss an die Sitzung verschiedene Unterlagen zu dem Gesamtthema (u.a. Nahverkehrsplan Teilfortschreibung Barrierefreiheit). Die Verwaltung erhielt den Auftrag, die Verkehrsmengen in der Kirchstraße sowie auf der L 333 in Pfingstweid zu erheben.

   Mit Datum vom 25. Oktober 2023 hat die CDU Fraktion (siehe Anlage 1) einen Antrag eingereicht, wonach das Gesamtprojekt um die Maßnahmen See-straße stadtauswärts und stadteinwärts sowie Kirchstraße-Ost zurückgestellt werden soll.

   Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 14. Februar 2024 beschlossen, die Ansätze für die Haushaltsanmeldungen 2024 zu halbieren (siehe Finanzierung).

   Hinweis: Die Verwaltung geht davon aus, dass sich der Beschluss zum Haushaltsplan lediglich auf den Haushaltsansatz in 2024 bezieht und die Ansätze in 2025 bestehen bleiben.

2. Aktueller Stand

   Grundlage für einen Förderantrag ist eine Vorabstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde, auf deren Basis mit allen betreffenden Behörden sowie dem Busunternehmer ausführliche Gespräche zu führen sind. Diese sind bereits erfolgt.

Beteiligt wurden bisher außer der Verkehrsbehörde die Polizei, das Regierungspräsidium Tübingen, die Kreisbehindertenbeauftragte vom Landratsamt Bodenseekreis sowie die Firma Strauß. Zusätzlich wurde der Arbeitskreis „Tettnang zugänglich für alle“ informiert.

Nachdem es teilweise unterschiedliche Auffassungen bezüglich der jeweiligen Ausführung gibt, möchte die Verwaltung über den derzeitigen Arbeitsstand informieren und gleichzeitig den Gemeinderat in die Überlegungen und weitere Vorgehensweise mit einbeziehen. Insbesondere muss im weiteren Verlauf die Ausbildung der Bushaltestellen festgelegt werden, d.h. wo die Busse künftig halten sollen. Dabei gibt es folgende Möglichkeiten:

- Busbucht
- Haltestelle am Fahrbahnrand
- Buskap

Alle drei Ausführungsvarianten sollen in Tettnang zur Ausführung kommen. Eine ganz grundsätzliche Entscheidung betrifft die Unterscheidung der Ausbildung einer „klassischen“ Busbucht sowie der Haltestellenhalt direkt am Fahrbahnrand.
Auf den Abschnitt 3 wird verwiesen. Die wichtigsten Hinweise über die verschiedenen Einsatzarten der Ausbildung der Haltestellen sind hier zusammengestellt.

Sämtliche zum Umbau vorgesehenen Bushaltestellen sind in der beigefügten Anlage 2 ausführlich beschrieben. Nachfolgend werden die relevanten Aspekte sowie die wichtigsten Punkte der Bushaltestellen noch einmal kurz zusammengefasst:

<u>Bushaltestelle Pfingstweid beidseitig:</u>
Grundsätzlich gibt es unterschiedliche Auffassungen darüber, ob Bushaltestellen als Haltestellen am Fahrbahnrand oder als konventionelle Bushaltebuchten geplant werden sollen.
Aktuell ist die Bushaltestelle „Pfingstweid“ im Zuge der L333 in beide Richtungen als Bucht ausgeführt. Empfohlen wird vom beauftragten Ingenieurbüro auf Grund der schlechten Anfahrbarkeit der Busbucht in Fahrtrichtung FN (paralleles Anfahren), beide Busbuchten an den Fahrbahnrand zu verlegen. Dies hat außerdem den Vorteil, dass die Wartefläche größer wird und Platz für eine Grünfläche geschaffen wird.
Das Regierungspräsidium Tübingen befürwortet ganz grundsätzlich den Halt am Fahrbahnrand. Andere Behörden sprechen sich aufgrund der hohen Verkehrsmengen für eine Busbucht aus.

Die Verkehrsmengen auf der L 333 lagen bei der Erstellung der Sitzungsvorlage noch nicht vor.

In der Anlage 4 wurde ein Variantenvergleich vorgenommen. Die Kosten für den Anteil der Stadt Tettnang sind etwa doppelt so hoch bei der Herstellung von Bushaltebuchten, dies ohne Berücksichtigung der Grunderwerbskosten.

Die Verwaltung schlägt vor, die Bushaltestellen am Fahrbahnrand herzustellen.

Bushaltestelle Seestraße:
Die Bushaltestelle ist im Zuge der L333 in beide Richtungen als Bucht ausgeführt. Hier stellt sich bei der Bushaltestelle stadteinwärts die Frage, ob sie als
Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet werden soll oder weiterhin als Bushaltebucht. Empfohlen wird, stadteinwärts die Bushaltestelle an die Fahrbahn zu verlegen.
Stadtauswärts muss schon aus Verkehrssicherheitsgründen eine Bushaltebucht vorgesehen werden. Bei beiden Bushaltestellen wird darauf hingewiesen, dass in der Straße möglicherweise noch Nahwärmeleitungen verlegt werden müssen. Ob dies Einfluss auf einen jetzigen Umbau hat, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden.

Bushaltestelle St.- Johann:
Nachdem hier mit 6 m Durchfahrtsbreite genügend Platz zur Verfügung steht, wird der Bau von beidseitig jeweils einem Buskap empfohlen. Es gibt hierzu keine Bedenken im Rahmen der Anhörung.

Bushaltestelle Abzweigung Friedhof:
Die Haltestelle befindet sich bereits heute schon am Fahrbahnrand. Baulich erfolgt eine Anhebung des Bordsteines auf eine Höhe von 18 cm sowie der Einbau von Bodenindikatoren. Auf eine Überdachung soll aus Sicherheitsgründen verzichtet werden, da sich die Bushaltestelle im Bereich eines gut frequentierten Radweges befindet.

Bushaltestelle Friedhof:
Es besteht mit 6 m Durchfahrtsbreite genügend Platz zur Anlegung eines Buskaps zur Verfügung. Es gibt hierzu keine Bedenken im Rahmen der Anhörung.

Bushaltestellen Kirchstraße beidseitig:
Die Bushaltestelle ist aktuell beidseitig als Bucht ausgeführt.

Die Busbucht in Fahrtrichtung stadtauswärts ermöglicht aktuell kein paralleles Anfahren und gleichzeitig kann die Bucht auch nicht so verändert werden, dass ein paralleles Anfahren möglich wird. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Haltestelle an den Fahrbahnrand zu verlegen.

Die Bushaltebucht stadteinwärts wird vom Busunternehmer zu Wartezeiten genutzt, um den Fahrplan einzuhalten. Von Seiten des Busunternehmens sollte dies weiterhin so gehandhabt werden. Andere Lösungen sind aktuell nicht realisierbar. Daher ist stadteinwärts eine Bushaltebucht nach wie vor notwendig. Um der Bucht ein paralleles Anfahren zu ermöglichen, wird ein Grunderwerb von ca. 12 m² nötig. Zusätzlich muss die Haltestelle in Richtung Weinstraße verlängert werden.

Alternativ könnte stadteinwärts die Haltestelle an den Fahrbahnrand verlegt werden. Diese Planung entspricht den heutigen Anforderungen und bietet für die Nutzerinnen und Nutzer den besten Komfort. Im Gegenzug wäre es allerdings nicht mehr möglich, dass Busse dort längere Warte- bzw. Verweilzeiten haben.

Auf die Betrachtung im Hinblick auf eine mögliche spätere verkehrliche Entwicklung (bspw. Verkehrskonzeption mit möglicher anderer Verkehrsführung – vgl. ISEK, Umwidmung der Kirchstraße) wird hingewiesen. Die o.g. Realisierung der Bushaltestellen stünde dem nicht entgegen.

Die Verkehrsmengen auf der Kirchstraße L 329 betragen max. 490 Fahrzeuge/h stadtauswärts sowie max. 239 Fahrzeuge/h stadteinwärts. In dem Zusammenhang wird auf die Anlage 3, Einsatzgrenzen, verwiesen.

In der Anlage 5 wurde ein Variantenvergleich vorgenommen, wonach die Haltestelle stadtauswärts einmal als Bushaltebucht und alternativ als Haltestelle am Fahrbahnrand betrachtet wird. Die Kosten für den Anteil der Stadt Tettnang liegen ohne Betrachtung der Grunderwerbskosten bei beiden Varianten etwa gleich hoch. Mit Betrachtung der Grunderwerbskosten liegt der Anteil für die Stadt Tettnang bei der Realisierung einer Bushaltebucht etwa doppelt so hoch.

Die Gesamtsituation in der Kirchstraße wurde noch einmal mit der Fa. Strauß ausführlich besprochen.

Die Verwaltung schlägt vor, die Bushaltestelle stadteinwärts als Bushaltebucht sowie die Bushaltestelle stadtauswärts am Fahrbahnrand herzustellen.

Bushaltestelle Krankenhaus:
Nachdem bei der jetzigen Situation mit Anfahrt über einen „Kreisverkehr“ keine Barrierefreiheit baulich möglich ist, gab es verschiedene Überlegungen zum Neubau einer Bushaltestelle. Eine Forderung des Busunternehmens war, dass die Busse nach wie vor wenden können. Der neu geplante Standort ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit für Besucherinnen und Besucher des Krankenhauses günstig angeordnet. Es erfolgte bereits ein positives Gespräch mit Vertretern des Krankenhauses.

3. Allgemeine Hinweise
Das Regierungspräsidium Tübingen weist ganz grundsätzlich darauf hin, dass die Haltestellen innerorts möglichst am Fahrbahnrand liegen sollten. Grund hierfür ist die parallele Anfahrbarkeit, größere Warteflächen für Fahrgäste sowie eine mögliche Beruhigung für den Verkehr.

Damit wird auch erreicht bzw. signalisiert, dass dem ÖPNV die maximale Priorität eingeräumt wird.

Als Einsatzgrenzen für Haltestellen am Fahrbahnrand sowie für Buskaps werden Belastungen bis 750 Kfz/h pro Fahrtrichtung und Busfolgezeit von größer 10 Minuten genannt.

4. Kosten, Festlegung der Maßnahmen
In der Anlage 6 sind sämtliche Maßnahmen bezüglich der Kosten aufgeführt.

Auf der Basis des aktuellen Beschlusses des Gemeinderates zum Haushaltsplan 2024 wurden die Ausgaben auf 192.500 € und die Einnahmen auf 115.000 €

gekürzt. Dies entspricht einem Eigenanteil für die Stadt Tettnang von 77.500 €.

Im Folgenden wird auf die Anlage 6 Bezug genommen. Hier sind in der rechten Spalte die Eigenanteile geleistet.

Die Verwaltung schlägt vor, die Maßnahmen Haltestelle Friedhof, Friedenstraße (lfd. Nr. 4) und die Haltestellen L 333, Seestraße (lfd. Nr. 7) daher nicht weiter zu verfolgen.

Daraus ergibt sich folgendes Kostenszenario:

Maßnahme	**Gesamtkosten**	**Einnahmen**	**Eigenanteil**
Friedhof/Friedenstraße	59.063 €	32.398 €	26.665 €
L 333, Seestraße	151.773 €	103.084 €	48.689 €
Gesamtsumme	210.836 €	135.482 €	75.354 €
Soll	192.500 €	115.000 €	77.500 €