

Stellungnahme: Barrierefreiheit der Haltestellen in Berglen

Bezugnehmend auf den Vor-Ort-Termin am 17.05.2021 in Berglen, erhalten Sie hiermit unsere Stellungnahme zum barrierefreien Aus- bzw. Umbau der Haltestellen „Oppelsbohm Ortsmitte“ und „Steinach Buchenstraße“ sowie zur Errichtung der Haltestelle am Sportgelände Erlenhof.

1. Oppelsbohm Ortsmitte:

1.1 Ausgangssituation / Allgemeines:

Die Haltestelle hat die Funktion einer Rendezvous-Haltestelle, an welcher mindestens stündlich, z. T. auch halbstündlich, die drei Buslinien 244, 336 und 337 (alle drei bedienen unterschiedliche Ortsteile Berglens) zusammentreffen, dort für mehrere Minuten stehen, um Umstiege der Fahrgäste zwischen den Linien zu ermöglichen und ggf. dort auch wenden (Linie 244 regelmäßig, Linie 336 bei ausgewählten Fahrten). Dabei kommen v. a. auf den Linien 244 und 336 regelmäßig Gelenkbusse zum Einsatz. Zudem bedient die Linie 330 die Haltestelle Oppelsbohm Ortsmitte. Sie verkehrt dort allerdings außerhalb des Rendezvous und ohne Aufenthaltszeiten als Durchmesserlinie.

Grundsätzlich befürworten wir den barrierefreien Umbau der Haltestelle „Oppelsbohm Ortsmitte“, da somit die Möglichkeit geschaffen wird, dass in ihrer Mobilität beeinträchtigte Personen den ÖPNV im Zentrum von Oppelsbohm ohne fremde Hilfe nutzen können.

Aufgrund der Gegebenheiten vor Ort (Lage der Haltepositionen im Kurvenbereich bzw. in einer Schräge, mangelnde Flächenverfügbarkeit, keine Alternativen für Wendemanöver) erscheint ein für alle Seiten zufriedenstellender Umbau der Haltepositionen nur schwer möglich. Aus diesem Grund sollen nachfolgend die Vor- und Nachteile zweier Umbau-Varianten erörtert werden:

1.2 Planentwurf der Gemeinde Berglen:

Die von der Gemeinde vorgelegte Planung hat den Vorteil, dass eine Verbesserung der derzeitigen Situation – mit einem vergleichsweise geringen Aufwand – erreicht wird. Auch die Verlegung der Halteposition der Linie 337 erscheint sinnvoll, da somit die ohnehin stark belastete Wendepalette entlastet werden würde.

Gegen die von der Gemeinde Berglen vorgelegte Planung sprechen jedoch folgende Aspekte:

- Es sollen lediglich 2 der 3 notwendigen Positionen umgebaut werden. Ein für alle Fahrgäste barrierefreier ÖPNV ist dann nicht bzw. nur mit einem erheblichen Aufwand möglich, da für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ein Versetzen des Busses notwendig wäre, falls auf der Wendepalette zwei Busse gleichzeitig stehen sollten.
- Gegebenenfalls müssen SchülerInnen für einen Umstieg die Straße überqueren. Dies ist aus Sicherheitsaspekten – insbesondere mit Blick auf die umsteigenden GrundschülerInnen – nicht optimal.
- Durchschnittliche Zahl der täglichen Umsteiger auf der Relation Wohnung – Ausbildung an der Haltestelle Oppelsbohm Ortsmitte: ca. 50 Umsteiger / Tag
- Eine Beibehaltung der Parkplätze kann zur Behinderung des Busverkehrs führen, wenn außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen oder nicht ordnungsgemäß geparkt wird.
- Aus der Geometrie der Haltepositionen können, insbesondere in Ri. Rettersburg, horizontale Spaltmaße > 5 cm an der zweiten und ggf. dritten Tür des Busses resultieren.
- Wendemanöver der Linie 244 sind nur dann möglich, sobald die Busbucht auf der gegenüberliegenden Seite frei ist. Ähnliches gilt auch für die wenigen Fahrten der Linie 336, die in Oppelsbohm wenden müssen. Ein Wendemanöver ist in diesem Fall nur möglich, sofern die Wendepalette nicht durch einen Bus belegt wird.

- **Ergänzung:**

Sollte der Planentwurf weiterverfolgt werden, empfehlen wir eine Ergänzung von Bodenindikatoren auf der vorderen Position Ri. Bretzenacker (Wendepalte), die – aus technischen Gründen – nicht mit einem Hochbord ausgestattet werden kann. So würden an dieser Halteposition sehgeschädigte und blinde Menschen vom barrierefreien Umbau profitieren.

1.3 Planentwurf VVS:

Dieser Planentwurf hat den Vorteil, dass drei barrierefreie Positionen verfügbar wären und somit zu jedem Zeitpunkt ein barrierefreier Ein- und Ausstieg gewährleistet werden kann. Mit dieser Variante bestände zudem die Möglichkeit, die Haltestellenanlage Ri. Rettersburg parallel zum Bordstein anzufahren, wodurch größeren horizontalen Spaltmaßen entgegengewirkt werden kann. Darüber hinaus können Fahrgäste umsteigen, ohne die Kreisstraße überqueren zu müssen. Die Gefahr einer Behinderung des Busverkehrs durch parkende Autos würde minimiert.

Gegen diese Planung sprechen jedoch folgende Aspekte:

- Der bauliche und finanzielle Aufwand wären vergleichsweise hoch, da die Kreisstraße in Ri. Süden verschwenkt werden müsste.
- Eine Weiterverfolgung wäre gleichbedeutend mit einem Entfall der vier Parkplätze auf der Mittelinsel.
- Bei den wenigen Fahrten der Linie 336, die in Oppelsbohm wenden müssen, ist kein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich, da aus dem Wendemanöver zwangsläufig zu hohe Spaltmaße resultieren oder der Bus an einem nicht barrierefrei ausgebauten Standort auf der Wendepalte hält. Zumindest bei einem Teil der Fahrten handelt es sich um Einzelfahrten, die dort beginnen bzw. enden und ggf. auch ohne die Notwendigkeit eines Wendemanövers in der Haltestellenanlage zu- und abgeführt werden können, ggf. unter Inkaufnahme längerer Leerfahrten.
- Um ein weitgehend paralleles Anfahren auf beiden Seiten des Mittelbussteiges zu gewährleisten, würde die Breite des Mittelbussteiges zwischen den Haltestellen Nr. 2 und 3 weniger als 2,5 m betragen und entspräche somit nicht den Mindestanforderungen zur Barrierefreiheit. Die herstellbare Aufstellfläche von mind. 2,0 m würde – vor dem Hintergrund dreier barrierefrei ausgebauter Halteposition – die Situation vor Ort dennoch deutlich verbessern, auch weil ein Rangieren und Manövrieren für Rollstuhlfahrer weiterhin möglich wäre.
- **Ri. Rettersburg (Haltestelle Nr. 2):** Wenn die Haltestelle Ri. Bretzenacker (Nr. 3) zeitgleich durch einen Bus belegt ist, wäre bei der Ausfahrt die Sicht auf den Verkehr aus Richtung Winnenden / Bretzenacker stark eingeschränkt.
- **Ri. Bretzenacker (Haltestelle Nr. 3):** Die Sicht bei der Ausfahrt auf den rückwärtigen Verkehr wäre eingeschränkt.
- **Ergänzung durch Ingenieurbüro:**
 - **Ri. Rettersburg (Haltestelle Nr. 2):** Ein Gelenkbus könnte nicht parallel zum Bordstein anfahren. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit einer „gebogenen“ Haltestelle. Es gibt konvexe Sondersteine (siehe Vorentwurf: diese Lösung ist rot, mit einem Radius $R=100$ m dargestellt).

2. Steinach Buchenstraße

2.1 Ausgangssituation / Allgemeines:

Die von der Gemeinde Berglen vorgelegte Planung sieht einen Entfall der bisherigen Halteposition und die Errichtung zweier Haltestellenanlagen in der Erlenstraße (Ri. Hösslinswart) bzw. Silberpappelstraße (Ri. Erlenhof) vor. Zwar sind diese vergleichsweise weit voneinander entfernt, die Neuordnung der Haltepositionen ist jedoch grundsätzlich zu begrüßen, da am derzeitigen Standort regelmäßig Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern auftreten. Eine Verlegung ist ferner sinnvoll, um die Fahrzeit der dort verkehrenden Buslinien zu verkürzen und Emissionen zu vermeiden.

2.2 Steinach Buchenstraße, Ri. Hösslinswart

Die Errichtung einer Fahrbahnrandhaltestelle wird befürwortet. Sie gewährleistet ein weitgehend paralleles Anfahren des Busses an das geplante Hochbord. Daraus resultieren geringe horizontale und vertikale Spaltmaße. Zudem wird dadurch das Risiko möglicher Fahrzeugbeschädigungen minimiert.

Grundsätzlich erfüllt der Entwurf die Mindestanforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle (Hochbord: 18 cm, Bodenindikatoren, Manövriertfläche: 2,5 m, stufenloser Zugang).

Mit einer Länge des Hochbords von 10 m ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg an den ersten beiden Türen möglich. Da für die Rangierfläche einer Rollstuhlfahrerin / eines Rollstuhlfahrers eine Gehwegbreite von mind. 2,5 m erforderlich ist und der Einstieg zwingend über die zweite Tür erfolgen muss, ist zu empfehlen, den Witterungsschutz und, damit einhergehend, eine Gehwegbreite von 2,5 m an der zweiten Tür des Busses auszurichten. In diesem Fall ist es ggf. notwendig, das Hochbord sowie die Bodenindikatoren wenige Meter in Richtung Hösslinswart zu versetzen.

2.3 Steinach Buchenstraße, Ri. Erlenhof

Die Haltestelle soll in der schmalen, zu Schultagen zeitweise höher frequentierten Silberpappelstraße errichtet werden. Vor diesem Hintergrund sind mögliche Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern vorab zu prüfen. Auch ist zu untersuchen, inwieweit der erforderliche Abbiegevorgang von der Silberpappelstraße in die Buchenstraße mit allen dort zum Einsatz kommenden Bustypen möglich ist. Zudem ergibt sich durch die Verlegung der Haltestelle in die Silberpappelstraße eine Verschlechterung der räumlichen ÖPNV-Erschließung der nordöstlichen Ortslage Steinachs.

Die Errichtung einer Fahrbahnrandhaltestelle wird befürwortet. Sie gewährleistet ein weitgehend paralleles Anfahren des Busses an das geplante Hochbord. Daraus resultieren geringe horizontale und vertikale Spaltmaße. Zudem wird dadurch das Risiko möglicher Fahrzeugbeschädigungen minimiert.

Grundsätzlich erfüllt der Entwurf die Mindestanforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle (Hochbord: 18 cm, Bodenindikatoren, Manövriertfläche: 2,5 m, stufenloser Zugang).

Mit einer Länge des Hochbords von 18 m ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg an allen Türen möglich. Wir empfehlen bei einer Weiterverfolgung der Planung, die Bodenindikatoren über die gesamte Gehwegbreite zu installieren. Somit ist ein Auffinden des Einstiegsfeldes von der Tastkante an der fahrbahnabgewandten Seite aus, die einem sehgeschädigten oder blinden Menschen als Orientierung dient, möglich.

Mit Blick auf die räumliche Erschließung Steinachs sowie die Verkehrsproblematik in der Silberpappelstraße / Buchenstraße wäre allerdings eine Verlegung der Haltestelle auf die L 1140 (Erlenstraße) – möglichst unmittelbar gegenüber der Haltestelle der Gegenrichtung – zu präferieren.