



Erläuterungsbericht zum Umbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet Besigheim – 2. BA



Abb. 1 Auszug Linienplan Quelle: VVS

1. Vorbemerkungen

Die Stadt Besigheim beabsichtigt die Bushaltestellen im Stadtgebiet sukzessive behindertengerecht umzubauen. Zur Förderung der Umbaumaßnahmen hat die Stadt im Jahr 2022 den Antrag auf Aufnahme in das Landesprogramm 2020 – 2024 gestellt. Dieser wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart bewilligt und die ersten Haltestellen im Jahr 2023 umgebaut.

In einem jetzt anzugehenden zweiten Schritt sollen im Jahr 2025 weitere Haltestellen umgebaut werden. Diese sind:

- Auf dem Kies beidseitig
- Jahnstraße beidseitig
- Kelterplatz beidseitig
- Rathaus Ottmarsheim, beidseitig

Die Förderanträge beim Land können unterjährig gestellt werden. Dies ist nach erfolgter Freigabe der Planung durch den Gemeinderat der Stadt Besigheim und nachgeschalteter Abstimmung mit Zuschussgebern und Straßenbaulastträgern vorgesehen.

2. Beschreibung der umzubauenden Bushaltestellen

Grundlage der Planungen sind die Empfehlungen und Grundlagen zur Errichtung barrierefreier Bushaltestellen des VVS und die DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Die Empfehlungen des VVS sehen zwei Gestaltungsmöglichkeiten vor. Die Fahrbahnhaltestelle mit einer Abwicklungslänge von 18 m zzgl. Absenkelementen oder die verkürzte Form mit 9 m zzgl. Absenkelementen. Es hat sich gezeigt, dass die verkürzte Form in vielen Fällen die geeignetere ist, weil die Platzverhältnisse beim Bauen im Bestand beschränkt sind. Erschwerend kommt hinzu, dass die Busborde mit einer Anschlagshöhe von 18 cm durch auskragende Fahrzeugteile der Busse nicht überfahrbar sind. Dies erschwert das Anfahren, welches bei schwierigen Geometrien mittels Schleppkurven nachzuweisen ist.

Im Folgenden werden die einzelnen Umbaumaßnahmen beschrieben:

2.1 Haltestellen Auf dem Kies

Die beiden Haltestellen liegen an der B27 in existierenden Buchten. Diese müssen nach Rücksprache mit dem Straßenbulasträger zwingend erhalten werden, d. h. ein Halten des Busses auf der Fahrbahn ist ausgeschlossen – eine nachvollziehbare Forderung auf einer Bundesstraße.

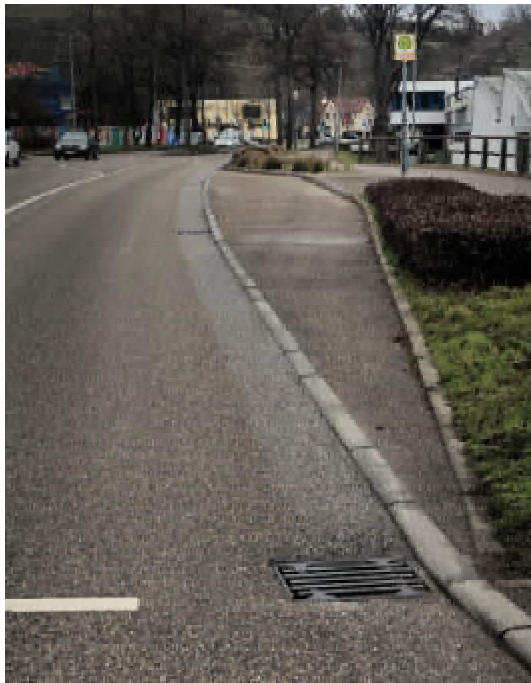


Bild 1 Haltestelle Richtung Heilbronn



Bild 2 Haltestelle Richtung Bietigheim

Beim Umbau der bestehenden Buchten gilt es, die zuvor genannten geänderten Rahmenbedingungen beim Anfahren wegen der erhöhten Borde zu berücksichtigen. Dies hätte zur Folge, dass die Zu- und Ausfahrten aus den Buchten umfangreich umgestaltet werden müssten. Hierzu wurden mit dem Regierungspräsidium Abstimmungen geführt. Im Ergebnis wäre ein Umfang entstanden, der der nachfolgenden Planung zu entnehmen ist.

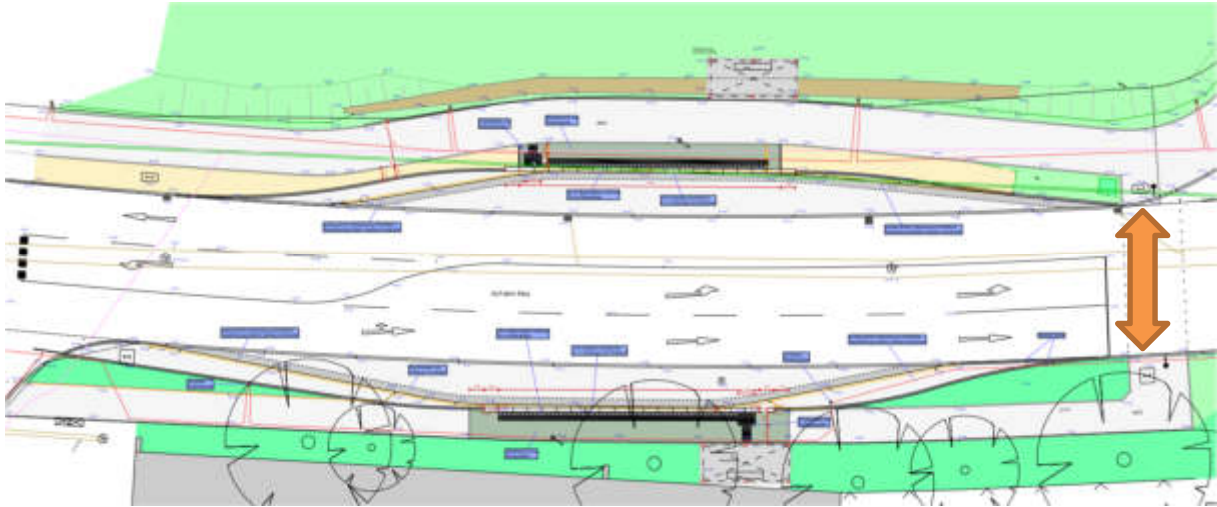


Abb. 2: BHS mit 18 m Baulänge

Die Abbildung zeigt deutlich, dass bei einer Haltestellenlänge von 18 m ein unverhältnismäßig hoher Aufwand entstehen würde (Eingriffe in die Fahrbahn der B27, Versetzen von Straßenlampen, ggf. Grunderwerb u. v. m.).

Dieser Aufwand kann bei Umsetzung der jetzt vorgelegten Varianten „verkürzte Bauform“ größtenteils entfallen, weil sich der Umbauumfang auf die Warteflächen reduziert. Die barrierefreie Anfahrbarkeit der umgebauten Haltestellen wurde an Hand von Schleppkurven nachgewiesen, so dass mit dem vorgelegten Entwurf eine funktionierende und zudem wirtschaftlich sehr gute Lösung präsentiert werden kann.

Obwohl inhaltlich mit dem Umbau von Bushaltestellen kein unmittelbarer Zusammenhang besteht, ist ein im Grunde zurecht wiederholender Kritikpunkt der Zuschussgeber, dass der sehbehinderte Busbenutzer vorschriftsgemäß Ein- und Aussteigen kann, jedoch weiterführende Unterstützungen gänzlich fehlen. Sowohl in diesem Fall als auch bei den Haltestellen Jahnstraße wären Blindenleiteinrichtungen zur Fußgängerampel und am Überweg (s. orangener Pfeil) sicher hilfreich. Hier sollten Überlegungen angestellt werden, ob dies – bei entsprechender Beteiligung des Zuschussgebers – im Zuge der Umbaumaßnahme oder zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden soll.

2.2 Haltestellen Jahnstraße

Die Nutzung beider Haltestellen erfordern schon im Bestand das Halten des Busses auf der Fahrbahn. Dies wird durch die Planung entsprechend fortgeführt. Beide Haltestellen verfügen über Wartehäuser in ordentlichem Zustand, so dass allenfalls Unterhaltungsarbeiten aber keine Erneuerungen anstehen.



Jahnstraße - Besigheim, 74354 Besigheim, Deutschland

Bild 3: Fahrtrichtung Stadtmitte



Jahnstraße 3, 74354 Besigheim, Deutschland

Bild 4: Fahrtrichtung Husarenhof

Die Planung sieht vor, den Warte- und Einstiegsbereich beider Haltestellen auf die neue Einstiegshöhe der Busborde anzuheben. Die resultierenden Höhenänderungen in den angrenzenden Flächen führen dazu, dass die Querneigungen stark reduziert werden müssen und somit ein oberflächiges Abfließen von Niederschlagswasser nicht mehr möglich ist. Um Pfützenbildungen ausschließen zu können, sollen die umgestalteten Haltebereiche mit Dränpflaster belegt werden. Dieses ermöglicht dauerhaft das vollflächige Versickern des Niederschlagswassers. Für die Verkehrsteilnehmer auf der nördlichen Straßenseite, wird darüber hinaus der Mehrwert einer optischen Hervorhebung des Wartebereichs generiert.

Die Haltestelle auf der Südseite hat nur eine weiterführende Verkehrsbeziehung in Richtung Fußgängerampel. Insofern empfiehlt sich auch hier, über weiterführende Leiteinrichtungen nachzudenken.

2.3 Haltestelle Kelterplatz

Verkehrstechnisch sicher zu den wichtigsten Haltestellen in der Stadt gehören die beiden Haltestellen am Kelterplatz. Wegen der sehr ansprechenden und qualitativ hochwertigen Gestaltung sind diese schwierig umzusetzen, da die direkt angrenzenden Verkehrsbeziehungen wie die Fußgängerquerung in die Altstadt, der Treppenabgang zum Parkhaus, die Zu- und Ausfahrt in den oberirdischen Parkplatz und nicht zuletzt die Durchfahrt am Fachwerkhaus (Hausnummer 28/30) wenig Handlungsspielraum für die Neuanlage der Haltestellen geben.



Bild 5: Haltestelle Kelterplatz Ost



Bild 6: Haltestelle Kelterplatz west

Die Haltestelle auf der Westseite kann in verkürzter Form lagegleich zwischen Treppenabgang zur Tiefgarage und Außentreppe Haus-Nr. 57 platziert werden. Die Höhenverhältnisse lassen die Wiederverwendung des existierenden Pflasterbelags trotz der Anpassung an die neuen Einstiegshöhen der Busborde zu. Dies ist aus gestalterischer Sicht sehr zu begrüßen, denn somit wird das Pflasterbild nur durch die Leiteinrichtungen der neuen Haltestelle gestört.

Die Haltestelle auf der Ostseite gestaltet sich infolge der Festeinbauten wie dem Brunnen, dem Sonnenschutz, Infotafeln und Straßenbeleuchtungen deutlich schwieriger.

Die Haltestelle wurde daher so vor der Rechtskurve platziert, dass die Busborde – fahrtechnisch erforderlich – geradlinig versetzt werden können. Die abgesenkten Bestandsborde der Fußgängerquerung bleiben von der Umbaumaßnahme unberührt. Der Abstand von der Querung bis zu den ersten Busborden ermöglicht die Zufahrt am Fachwerkgebäude Haus 28/30 ohne Konflikte mit den Festeinbauten zu produzieren. Auf Grund der existierenden Höhenverhältnisse kann auch auf der Ostseite das Bestandspflaster wiederverlegt werden.

2.4 Haltestellen Rathaus in Ottmarsheim

Die beiden Haltestellen sind räumlich getrennt. Die westliche Haltestelle liegt in der Außenkurve der Besigheimer Straße und grenzt direkt an die anspruchsvoll gestaltete Ortsmitte an. Es ist sicher der Kurvenlage geschuldet, dass die derzeit existierende Haltestelle in einem fahrbaren Winkel geradlinig abschwenkt.

Die Haltestelle Ost liegt bereits in der Ilfelder Straße und ist direkt vor dem Wohnhaus Nr. 14 platziert. Der Bus hält derzeit auf der Straße und die Fahrgäste steigen höhengleich auf den angrenzenden Gehweg aus.



Bild 7: Haltestelle Rathaus Ost



Bild 8: Haltestelle Rathaus West

Um die **Haltestelle Ost** barrierefrei gestalten zu können, muss der für Rollstuhlfahrer nutzbare Ein- und Ausstiegsbereich auf 2,50 m verbreitert werden. Dies wiederum zieht eine Reduzierung der Fahrbahnbreite um ~65 cm nach sich. Durch das existierende Dachprofil wird hierdurch die Oberflächenentwässerung über die straßenbegleitenden Pflastermulden unterbrochen. Da die Ilfelder Straße in

Längsrichtung horizontal gebaut ist, muss vor den Busborden eine Schwerlastrinne angeordnet werden.

Die Höhenverhältnisse machen die Neugestaltung anspruchsvoll, da als Baulänge nur der Bereich vor der privaten L-Stein-Mauer zur Verfügung steht. Um den Vorgaben der Barrierefreiheit gerecht zu werden, dürfen die Anrampungen auf das Einstiegsniveau von +18 cm mit einer maximalen Neigung von 6 % hergestellt werden. Dies wird im vorgelegten Entwurf erreicht. Um ein optisch gefälliges Gesamtbild zu erhalten, wird der Wartebereich mit dem existierenden Pflaster mit einer Querneigung von 2 % zur Straße verlegt. Die rötliche Färbung stellt einen ausreichenden Kontrast zu den weißen Busborden dar, so dass auf Begleitstreifen mit Rillenplatten verzichtet werden kann.

Was die **Haltstelle West** betrifft, muss nach eingehender Untersuchung festgestellt werden, dass ein regelkonformer barrierefreier Umbau **nicht möglich** ist. Die Gründe hierfür liegen in der räumlichen Anordnung der Haltestelle. Damit der Bus mit dem Reifen press an den Busbord anfahren kann – was wiederum Vorgabe für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Rollstuhl und Rollatoren ist – müssen die Busborde geradlinig versetzt werden. Dies ist in der Außenkurve der Besigheimer Straße im Bestand so realisiert, auch wenn das Heck des wartenden Busses mutmaßlich deutlich auf der Straße steht. Die Erhöhung der Einstiegshöhe und die existierenden Neigungsverhältnisse der Besigheimer Straße erfordern im Umbaufall eine größere Abwicklungslänge von insgesamt 12 m. Unter Beibehaltung der Parkplatzzufahrt müssten daher die Borde in Richtung Brunnen verschwenkt werden. Die einhergehende Erhöhung des Ein- und Ausstiegsbereichs würde zudem zwei Stufen vom Wartehaus zur Einstiegsfläche erforderlich machen. Das Einstiegsfeld aus Rillenplatten auf Höhe der Fahrtüre würde – wenig gefällig- auf das Mauereck zuführen. Diese baulichen und gestalterischen Aspekte könnten ggf. noch gegeneinander abgewägt werden. Das Totschlagsargument ist jedoch die nicht mehr gegebene Anfahrbarkeit für den Bus. Dies wird durch den beiliegenden Plan mit der Schleppkurve anschaulich belegt. Wir empfehlen daher – unter Einbeziehung des/der Behindertenbeauftragten – einen Alternativstandort in Ottmarsheim zu überlegen und festzulegen.

Aufgestellt:

Bietigheim-Bissingen, den 15.08.2024



Simone Walz



Axel Westram