

## **Barrierefreiheit der Bushaltestellen in der Stadt Weinstadt**

- **Allgemeine Hinweise:**

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Planentwürfen zum barrierefreien Umbau der Bushaltestellen in Weinstadt Stellung zu nehmen. Diese nehmen wir gerne wahr.

Grundsätzlich begrüßen wir die Planungen. Eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen barrierefrei umzubauenden Bushaltestellen ist nachfolgend aufgeführt.

Leider geht aus den vorliegenden Planentwürfen nicht hervor, welche Höhe das Hochbord jeweils aufweisen soll. Wir bitten diesbezüglich um ergänzende Informationen und verweisen sowohl auf die Mindestanforderungen als auch auf die VVS-Empfehlungen zum barrierefreien Bau von Bushaltestellen: Demnach sollte mindestens eine Höhe von 18 cm vorgesehen werden.

Wir würden einen Umbau auf Basis der VVS-Empfehlungen zum barrierefreien Bau von Bushaltestellen begrüßen, damit ein möglichst einheitlicher Bau bzw. Umbau der Bushaltestellen im Verbundgebiet des VVS gefördert wird. In den VVS-Empfehlungen zum barrierefreien Bau von Bushaltestellen sind ferner auch grundlegende Informationen und Hinweise zur Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen zu finden (siehe: <https://www.vvs.de/download/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf>).

- **Beutelsbach, Rathaus (Ri. Ulrichstraße)**

Wir befürworten die Begradigung der Halteposition. Die vorgesehene Planung fördert ein weitgehend paralleles Anfahren zum Bordstein und somit geringe horizontale Spaltmaße zwischen Bus und Bordstein.

**Hochbord:**

Für die genannte Haltestelle ist ein Hochbord mit einer Länge von ca. 16 m vorgesehen. Damit wäre ein barrierefreier Ein- und Ausstieg an allen Türen möglich.

**Taktile Bodenelemente und Leitstreifen:**

Da auf dem Weg zur Haltestelle keine durchgängige Tastkante auf der straßenabgewandten Seite des Fußweges vorhanden ist, empfiehlt sich zusätzlich ein parallel zur Fahrbahn verlaufender Blindenleitstreifen, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet.

**Stufenloser Zugang und Manövriertfläche:**

Die geplante Aufstellfläche entspricht den Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle. Die Haltestelle ist in das bestehende Wegenetz eingebunden. Der Zugang zur Haltestelle ist weitgehend ebenerdig bzw. stufenfrei.

- **Endersbach, Otto-Mühlschlegel-Haus (Ri. Seemühle & Ri. Jahnalle)**

Wir befürworten die Errichtung der Haltepositionen als Fahrbahnrandhaltestelle. Die vorgesehene Planung trägt zu einer Busbeschleunigung bei. Des Weiteren fördert sie ein weitgehend paralleles Anfahren zum Bordstein und somit geringe horizontale Spaltmaße zwischen Bus und Bordstein.

**Hochbord:**

Für die genannten Haltestellen ist jeweils ein Hochbord geplant. Leider geht aus dem vorliegenden Planentwurf nicht hervor, welche Länge das Hochbord aufweisen soll. Wir bitten diesbezüglich um ergänzende Informationen.

### ***Taktile Bodenelemente und Leitstreifen:***

Auf der straßenabgewandten Seite des Fußweges ist jeweils eine durchgängige Tastkante, die zur Orientierung in Längsrichtung dienen kann, vorhanden. Auf einen parallel zur Fahrbahn verlaufenden Blindenleitstreifen kann aus diesem Grund verzichtet werden. In diesem Fall ist jedoch ein quer zur Fahrbahn verlaufender Auffindestreifen (Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn) über die gesamte Gehwegbreite, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, obligatorisch. Im vorliegenden Planentwurf sind für beide Haltepositionen sowohl das Einstiegsfeld als auch der Auffindestreifen vorgesehen. Darüber hinaus berücksichtigt die Planung die Einbettung der Überdachung in das Blindenleitsystem. Dieses Vorgehen wird begrüßt.

### ***Stufenloser Zugang und Manövrierfläche:***

Die geplante Aufstellfläche übersteigt bei beiden Haltestellen voraussichtlich einen Wert von 2,5 m. Sie würden somit die Anforderung für die mindestens erforderliche Manövrierfläche einer barrierefreien Bushaltestelle erfüllen.

Die Haltepositionen sind in das bestehende Wegenetz eingebunden. Der Zugang zur jeweiligen Haltestelle ist weitgehend ebenerdig bzw. stufenfrei. Auch die Straßenquerung in Ri. Jahnhalde soll stufenfrei gestaltet werden.

### **• Großheppach, Backhaus (Ri. Kleinheppacher Straße & Ri. Prinz-Eugen-Platz)**

Wir befürworten die Errichtung der Haltepositionen als Fahrbahnrandhaltestelle. Die vorgesehene Planung trägt zu einer Busbeschleunigung bei. Des Weiteren fördert sie ein weitgehend paralleles Anfahren zum Bordstein und somit geringe horizontale Spaltmaße zwischen Bus und Bordstein.

Die Erfahrung aus anderen Kommunen zeigt, dass der potenzielle Entfall von Parkplätzen häufig zu Diskussionen führt – insbesondere bei einer fehlenden Kompensation der wegfallenden Stellplätze. Die entfallenden Parkplätze in Ri. Prinz-Eugen-Platz (vor der Bäckerei) könnten ggf. 1:1 in der dann nicht mehr genutzten Busbucht bereitgestellt werden (siehe auch Planentwurf). Daraus resultiert zwar eine geringfügige Verschlechterung der Stellplatz-Lage in Relation zur Bäckerei, die Anzahl der Parkplätze würde sich jedoch nicht verändern. In diesem Fall ist zu beachten, dass für den Bus ein weitgehend paralleles Anfahren zum Bordstein sichergestellt wird.

### ***Hochbord:***

Für die genannten Haltestellen ist jeweils ein Hochbord mit einer Länge von ca. 10 m geplant. Da somit die ersten beiden Türen eines Busses über das Hochbord erreichbar wären, ist die Planung, aus unserer Sicht, ausreichend. Eine längere Ausführung ist jeweils aufgrund der Platzverhältnisse, der vorhandenen Ein-/Ausfahrten bzw. (privater) Parkplätze sowie der Einmündung von Straßen (Schildergasse, Schäfergässle, Badweg) nicht möglich.

### ***Taktile Bodenelemente und Leitstreifen:***

Da auf dem Weg zur Haltestelle jeweils keine durchgängige Tastkante auf der straßenabgewandten Seite des Fußweges vorhanden ist, empfiehlt sich zusätzlich ein parallel zur Fahrbahn verlaufender Blindenleitstreifen, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet. Der Planentwurf berücksichtigt die Einbettung der Überdachung in das Blindenleitsystem. Dieses Vorgehen wird begrüßt.

### ***Stufenloser Zugang und Manövrierfläche:***

Die geplante Aufstellfläche übersteigt in beiden Richtungen den Wert von 2,5 m. Sie entsprechen somit den Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle.

Die Haltepositionen sind in das bestehende Wegenetz eingebunden. Der Zugang zur jeweiligen Haltestelle ist weitgehend ebenerdig bzw. stufenfrei.

- **Schnait, Buchhaldenstraße (Ri. Silcherstraße)**

Grundsätzlich befürworten wir den vorliegenden Planentwurf zum barrierefreien Umbau der Halteposition. Die Bedenken des Ordnungsamtes können ggf. durch das Anordnen von Warnblinken (§16 i.V.m. §20 StVO) ausgeräumt werden.

**Hochbord:**

Für die genannte Haltestelle ist ein stark verkürztes Hochbord mit einer Länge von ca. 7 m geplant. Eine längere Ausführung ist aufgrund der Platzverhältnisse, privater Parkplätze und der Einmündung der Weinstraße nicht möglich. Wir empfehlen daher eine Umsetzung des barrierefreien Umbaus auf Basis der VVS-Empfehlungen zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen (Hier: Musterhaltestelle, Stark verkürzte Fahrbahn-Haltestelle, siehe Seite 16), da das Hochbord auf Höhe der zweiten Tür ausgerichtet sein sollte. Hierfür könnte das Einstiegsfeld um etwa 1,5 Meter in Ri. Weinstraße versetzt werden, während das Hochbord an der dafür vorgesehenen Stelle errichtet wird. Ein Einstieg für Rollstuhlfahrer oder für Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Fahrrad ist über die erste Tür nicht möglich.

**Taktile Bodenelemente und Leitstreifen:**

Auf der straßenabgewandten Seite des Fußweges ist eine durchgängige Tastkante, die zur Orientierung in Längsrichtung dienen kann, vorhanden. Auf einen parallel zur Fahrbahn verlaufenden Blindenleitstreifen kann aus diesem Grund verzichtet werden. In diesem Fall ist jedoch ein quer zur Fahrbahn verlaufender Auffindestreifen obligatorisch. Im vorliegenden Planentwurf sind sowohl das Einstiegsfeld als auch der Auffindestreifen vorgesehen.

**Stufenloser Zugang und Manövriertfläche:**

Die geplante Aufstellfläche entspricht den Anforderungen einer barrierefreien Bushaltestelle. Die Halteposition ist in das bestehende Wegenetz eingebunden. Der Zugang zur Haltestelle ist weitgehend ebenerdig bzw. stufenfrei.

Je nach Bordsteinhöhe übersteigt die Neigung der Rampe ggf. einen Wert von 6%. Da für Rollstuhlfahrer nur Neigungswerte von bis zu 6% unproblematisch sind, sollte eine Überschreitung vermieden werden. Aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Fläche ist eine Verlängerung der vorgesehenen Rampen jedoch nur bedingt möglich. Sollte durch die vorliegende Planung eine Neigung von 6% überschritten werden, ermöglicht ggf. eine Umsetzung des barrierefreien Umbaus auf Basis der VVS-Empfehlungen zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen (Hier: Musterhaltestelle, Stark verkürzte Fahrbahn-Haltestelle, siehe Seite 16) eine Unterschreitung des Neigungswertes.

- **Schnait, Buchhaldenstraße (Ri. Wiesentalstraße)**

**Hochbord:**

Für die genannte Haltestelle ist ein Hochbord mit einer Länge von ca. 10 m vorgesehen. Da somit die ersten beiden Türen eines Busses über das Hochbord erreichbar wären, ist die Planung, aus unserer Sicht, ausreichend. Eine längere Ausführung ist aufgrund der Platzverhältnisse sowie diverser Ein-/Ausfahrten bzw. privater Parkplätze nicht möglich.

**Taktile Bodenelemente und Leitstreifen:**

Auf der straßenabgewandten Seite des Fußweges ist eine durchgängige Tastkante, die zur Orientierung in Längsrichtung dienen kann, vorhanden. Auf einen parallel zur Fahrbahn verlaufenden Blindenleitstreifen kann aus diesem Grund verzichtet werden. Der in diesem Fall obligatorische, quer zur Fahrbahn verlaufende Auffindestreifen (Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn) ist ebenso wie das Einstiegsfeld im vorliegenden Planentwurf vorgesehen.

**Stufenloser Zugang und Manövriertfläche:**

Die geplante Aufstellfläche von 2,5 bis 3 m entspricht den Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle. Die Halteposition ist in das bestehende Wegenetz eingebunden. Der Zugang zur Haltestelle ist ebenerdig bzw. stufenfrei.

- **Strümpfelbach, Hundsäcker (Ri. Traube & Ri. Seemühle)**

Wir befürworten die Errichtung der Haltepositionen als Fahrbahnrandhaltestelle. Die vorgesehene Planung trägt zu einer Busbeschleunigung bei. Am Ortseingang hätte eine solche Haltestelle zusätzlich eine IV-bremsende Wirkung – die Auswirkungen auf den IV auf der Landesstraße dürften allerdings gering sein, da je Richtung maximal zwei Busse pro Stunde (geringe Busfrequenz) verkehren. Die Querungsinsel reduziert dabei die Wahrscheinlichkeit von Überholvorgängen.

Zudem fördert eine Fahrbahnrandhaltestelle ein weitgehend paralleles Anfahren zum Bordstein und somit geringe horizontale Spaltmaße zwischen Bus und Bordstein.

[In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf einige Beispiele von Fahrbahnrandhaltestellen auf (z.T. innerörtlichen) Landesstraßen im Verbundgebiet, beispielsweise in Baltmannsweiler („Festplatz“), Marbach a.N. („Rielingshäuser Straße“ & „Rielingshausen Hauptstraße“) und Remseck („Neckarrems Am unteren Schlossberg“).]

***Hochbord:***

Für die genannten Haltestellen ist jeweils ein Hochbord mit einer Länge von ca. 10 m geplant. Da somit die ersten beiden Türen eines Busses über das Hochbord erreichbar wären, ist die Planung, aus unserer Sicht, ausreichend.

***Taktile Bodenelemente und Leitstreifen:***

Auf der straßenabgewandten Seite des Fußweges ist jeweils eine durchgängige Tastkante, die zur Orientierung in Längsrichtung dienen kann, vorhanden. Auf einen parallel zur Fahrbahn verlaufenden Blindenleitstreifen kann aus diesem Grund verzichtet werden. Der in diesem Fall obligatorische, quer zur Fahrbahn verlaufende Auffindestreifen (Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn) ist ebenso wie das Einstiegsfeld im vorliegenden Planentwurf für beide Haltepositionen vorgesehen. Darüber hinaus berücksichtigt die Planung die Einbettung der (optionalen) Überdachung in das Blindenleitsystem. Dieses Vorgehen wird begrüßt.

***Stufenloser Zugang und Manövriertfläche:***

Die geplante Aufstellfläche übersteigt bei beiden Haltestellen den Wert von 2,5 m. Sie erfüllen somit die Anforderung für die mindestens erforderliche Manövriertfläche einer barrierefreien Bushaltestelle. Sollten die Busbuchten bestehen bleiben, unterschreitet die Gehwegbreite ggf. den Anforderungswert. In diesem Zusammenhang verweisen wir zusätzlich auf die o.g. Vorteile einer Fahrbahnrandhaltestelle.

Die Haltepositionen sind in das bestehende Wegenetz eingebunden. Der Zugang zur jeweiligen Haltestelle ist weitgehend ebenerdig bzw. stufenfrei. Auch die Querungsinsel soll stufenfrei gestaltet werden. Je nach Bordsteinhöhe übersteigt die Neigung der Rampe ggf. einen Wert von 6%. Da für Rollstuhlfahrer nur Neigungswerte von bis zu 6% unproblematisch sind, sollte eine Überschreitung vermieden werden.