



2. Fortschreibung (Teilfortschreibung) des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Tübingen

- Anhörungsentwurf -

Der Kreistag Tübingen hat in seiner Sitzung vom tt.mm.2021 beschlossen, den Nahverkehrsplan 2012 wie nachfolgend dargestellt fortzuschreiben.

Kap. 3.1a Regional-Stadtbahn Neckar-Alb [neu]

Allgemeine Informationen zum Projekt

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist ein Schienenverkehrsprojekt, das sich größtenteils noch in der Planung und teilweise bereits in der baulichen Umsetzung befindet. Mit der Regional-Stadtbahn sollen die Städte und Gemeinden in der Region Neckar-Alb miteinander verbunden werden und insbesondere attraktive Verbindungen in die Innenstädte von Tübingen und Reutlingen geschaffen werden. Hierzu werden die im Umland bereits bestehenden Eisenbahnstrecken genutzt und ausgebaut und mit den Innenstadtbereichen über neu zu bauende Straßenbahnstrecken verbunden, die dort die Feinerschließung sicherstellen.

Zur Attraktivität und Zukunftsfähigkeit dieses neuen Mobilitätsangebots tragen eine enge Taktichte von mindestens 30 Minuten und der Einsatz moderner elektrischer Fahrzeuge bei. Diese sogenannten „Zweissystem-Fahrzeuge“ verkehren dabei sowohl auf den Eisenbahnstrecken im Umland, als auch auf den neugebauten Straßenbahnstrecken in der Stadt. Hierdurch kombiniert die Regional-Stadtbahn die Vorteile der Eisenbahn im Umlandverkehr (schnelle Beförderung, eigenes Streckennetz) mit den Vorteilen einer Straßenbahn (dichte Erschließung der Innenstadtbereiche, flexible Streckenführung).

Voraussetzung für die Umsetzung des Regional-Stadtbahn-Projektes ist eine Förderung durch den Bund und das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Projektorganisation

Die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird von den sechs Partnern des Projektes, den Landkreisen Tübingen und Reutlingen, dem Zollernalbkreis, der Universitätsstadt Tübingen und der Stadt Reutlingen sowie dem Regionalverband Neckar-Alb gemeinsam vorangetrieben. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2019 der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb mit Sitz in Mössingen gegründet. Er übernimmt im Auftrag seiner Mitglieder die rahmengebende Planung, Koordination und Repräsentation des Projekts sowie alle Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Verkehrsbetriebes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Der Katalog der Aufgaben des Zweckverbands soll auch in Zukunft den wachsenden Bedürfnissen des Projektfortschritts angepasst und erweitert werden. Die Arbeit im Rahmen des Projekts erfolgt im vertrauensvollen, konstruktiven Zusammenwirken mit den betroffenen Kommunen, den Infrastrukturbetreibern der Schienenstrecken und Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet sowie dem Land Baden-Württemberg.

Daten zum Gesamtnetz

- 205 km Streckenlänge im Gesamtnetz
- Elektrifizierung von 137 km bestehendem Streckennetz
- 45 km Neubau und Reaktivierung
- Neue zweigleisige Begegnungsabschnitte auf vier bislang eingleisigen Strecken
- Über 130 Haltestellen im Gesamtnetz (davon ca. 70 neue)

Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

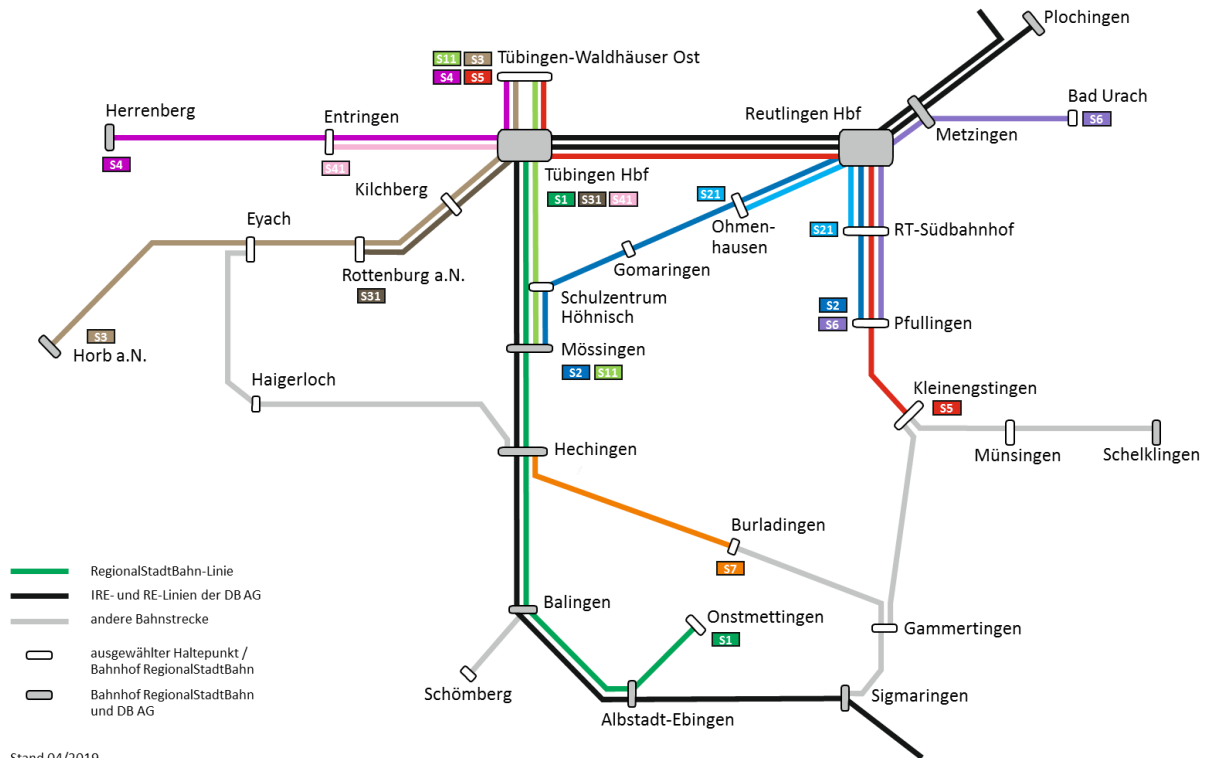


Abbildung: Geplanter Netzplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Zielzustand
(Quelle: Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar Alb)

Einzelstrecken der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Das Projekt umfasst die folgenden Ausbaustrecken:

- Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg)
 - Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen)
 - Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen)
 - Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb)
 - Zollern-Alb-Bahn (Tübingen – Albstadt-Ebingen)
 - Hohenzollernbahn (Hechingen – Burladingen)
- } Modul 1

Es sind zusätzlich die folgenden Neubaustrecken und Reaktivierungen vorgesehen:

- Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen)
- Innenstadtstrecke Tübingen
- Innenstadtstrecke Reutlingen mit Alaufstieg (Pfullingen – Kleinengstingen)
- Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren)

Modul 1

In einem ersten Schritt befindet sich aktuell Modul 1 in der Realisierung, welches die Strecke Herrenberg – Tübingen – Reutlingen – Metzingen – Bad Urach abbildet. Es beinhaltet auf der Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) die Elektrifizierung der Strecke und den Ausbau

von zwei zweigleisigen Abschnitten (Doppelspurinseln) zwischen Altingen und Entringen sowie zwischen Unterjesingen und Tübingen. In Kombination mit dem Einsatz von längeren Fahrzeugen kann auf diese Weise die Fahrgastkapazität gesteigert und eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Tübingen und Entringen sichergestellt werden, um auf die gestiegene Nachfrage passgenau zu reagieren und gleichzeitig die Betriebsstabilität zu verbessern. Der Ausbau der Ammertalbahn geschieht unter Federführung des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA).

Weiterer Bestandteil von Modul 1 sind die bereits elektrifizierte Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen) sowie die Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen), die einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof in Dettingen-Gsaidt erhält und ebenfalls elektrifiziert wird. Zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale sind auf der Strecke von Modul 1 vier neue Haltepunkte vorgesehen (Tübingen-Güterbahnhof, Tübingen Neckaraue, Reutlingen-Bösmannsäcker, Reutlingen-Storlach).

Die Inbetriebnahme von Modul 1 ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen. In der Übergangsphase bis zur Lieferung der aktuell in der Ausschreibung befindlichen Zweisystem-Fahrzeuge erfolgt der Betrieb zunächst als Vorlaufbetrieb mit gebrauchten elektrischen Triebfahrzeugen.

Vorplanungen in Planungszuständigkeit des Landkreises Tübingen

Der Landkreis Tübingen führt die Vorplanungen zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) und zum Neubau der Gomaringer Spange (Reutlingen – Nehren) in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch. Bei der Gomaringer Spange beschränkt sich die Planungszuständigkeit auf den Teilabschnitt auf Gemarkung Tübingen von Nehren bis zur Kreisgrenze bei Ohmenhausen. Die Vorplanungen auf Reutlinger Gemarkung erfolgen durch die Stadt Reutlingen in enger Abstimmung. Die Vorplanungen in Planungszuständigkeit des Landkreises Tübingen können aller Voraussicht nach im Jahr 2021 abgeschlossen werden, sodass anschließend in Abstimmung mit dem Zweckverband die weiteren Planungsschritte in die Wege geleitet werden können.

Weitere Informationen

Weitere Informationen zum Projekt können dem Internetauftritt des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb entnommen werden www.regional-stadtbahn.de.

Anzupassende Kapitel:

Aktuelle Textfassung	Textentwurf Teilfortschreibung
<p>3.4 Standards für die Bedienungshäufigkeit</p> <p>Die Standards für die Bedienungshäufigkeit sind in folgender Tabelle 3.4-1 festgelegt. Es handelt sich dabei um Rahmen- und Mindeststandards, von denen im Einzelfall, insbesondere bei größerer Nachfrage, nach oben abgewichen werden kann. Wo vorhanden, werden die Standards vorrangig mit Schienenverkehrsmitteln sichergestellt.</p> <p>Taktverdichtungen („V“) sollen insbesondere zur Erschließung von zusätzlichen größeren Nachfragepotenzialen vorgenommen werden (vgl. Darstellung der Nachfrage in Anlage A 5.3-1). Dort, wo die in Tabelle 3.4-1 vorgesehenen Taktverdichtungen bereits heute bestehen, sind sie beizubehalten. Sie ergänzen die Definition der Bedienungshäufigkeit durch den Aufgabenträger als wesentlicher Teil einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Falls ein Verkehrsunternehmen eine Streichung wünscht, hat es den Nachweis zu erbringen, dass für die Kurse keine ausreichende Nachfrage besteht.</p>	<p>3.4 Standards für die Bedienungshäufigkeit</p> <p>Leitbild für die Bedienungsstandards des ÖPNV im Landkreis Tübingen ist der 30-Minuten-Takt. <i>[Textvorschlag Ausbauszenario 1]</i></p> <p>Den Bedienungsstandards des ÖPNV im Landkreis Tübingen wird grundsätzlich ein 30 Minuten-Takt zugrunde gelegt, bzw. montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 21:00 Uhr im Grundnetz Verdichtungsraum ein 15-Minuten-Takt. <i>[Textvorschlag Ausbauszenario 2]</i></p> <p>Den Bedienungsstandards des ÖPNV im Landkreis Tübingen wird grundsätzlich ein 30 Minuten-Takt zugrunde gelegt, der im Grundnetz zu den Hauptverkehrszeiten auf einen 15 Minuten-Takt zu verdichten ist. Im Grundnetz Verdichtungsraum wird montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 21:00 Uhr ein 15-Minuten-Takt zugrunde gelegt. <i>[Textvorschlag Ausbauszenario 3]</i></p> <p>Die konkreten Standards für die Bedienungshäufigkeit sind in folgender Tabelle 3.4-1 festgelegt. Es handelt sich dabei um Rahmen- und Mindeststandards, von denen im Einzelfall, insbesondere bei größerer Nachfrage, nach oben abgewichen werden kann. Wo vorhanden, werden die Standards vorrangig mit Schienenverkehrsmitteln sichergestellt.</p> <p>Taktverdichtungen („V“) sollen insbesondere zur Erschließung von zusätzlichen größeren Nachfragepotenzialen vorgenommen werden (vgl. Darstellung der Nachfrage in Anlage A 5.3-1). Dort, wo die in Tabelle 3.4-1 vorgesehenen Taktverdichtungen bereits heute bestehen, sind sie beizubehalten. Sie ergänzen die Definition der Bedienungshäufigkeit durch den Aufgabenträger als wesentlicher Teil einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Falls ein Verkehrsunternehmen eine Streichung wünscht, hat es den Nachweis zu erbringen, dass für die Kurse keine ausreichende Nachfrage besteht.</p>

Je nach den Umständen des Einzelfalls (Betriebliche Notwendigkeiten, örtliche Nachfrage, ...) kann Anruf- („Ⓢ“) durch Regelverkehr ersetzt werden und umgekehrt, wobei durchmischte Verkehre in einem Zeitfenster (also abwechselnd Regel- und Anrufverkehr) zu vermeiden sind.

Je nach den Umständen des Einzelfalls **und insbesondere bei schwacher Nachfrage (Betriebliche Notwendigkeiten, örtliche Nachfrage, ...)** kann das Angebot durch Anrufverkehr („Ⓢ“) erbracht werden. Durchmischte Verkehre in einem Zeitfenster (also abwechselnd Regel- und Anrufverkehre) sind zu vermeiden.

Tag	Zeitraum	Stadtverkehr	Grundnetz		Grundnetz Verdichtungsraum		Ergänzungsnetz
			Takt		Takt		
Mo-Fr	05:00 - 08:00	gesonderte städtische Standards	60	V	30	V	Nachfrageorientierung
	08:00 - 12:00		60		30		
	12:00 - 14:00		60	V	30	V	
	14:00 - 16:00		60		30		
	16:00 - 20:00		60	V	30	V	
	20:00 - 24:00		60	Ⓢ	60		
Sa	05:00 - 07:00		60	Ⓢ	60		
	07:00 - 12:00		60		60	V	
	12:00 - 18:00		60		60	V	
	18:00 - 20:00		60	Ⓢ	60		
	20:00 - 24:00		60	Ⓢ	60		
So/Fei	05:00 - 09:00		60	Ⓢ	60	Ⓢ	
	09:00 - 20:00	60	Ⓢ	60			
	20:00 - 24:00	60	Ⓢ	60			

Erläuterung: V Taktverdichtung bei entsprechender Nachfrage
 Ⓢ grundsätzlich Anrufverkehr

Tabelle 3.4-1: Übersicht der Bedienungsstandards

[Stadtverkehr und Ergänzungsnetz werden noch ergänzt]

Tag	Zeitraum	Grundnetz		Grundnetz Verdichtungsraum	
		Takt		Takt	
Mo-Fr	05:00 - 06:00	60	V	30	
	06:00 - 09:00	30		15	
	09:00 - 12:00	60	V	30	V
	12:00 - 19:00	30		15	
	19:00 - 21:00	60	V	30	V
	21:00 - 23:00	60		60	V
	23:00 - 01:00	60	Ⓢ	60	V
Sa	05:00 - 06:00	60	Ⓢ	60	V
	06:00 - 18:00	60	V	30	
	18:00 - 21:00	60		60	V
	21:00 - 01:00	60	Ⓢ	60	V
So/Fei	05:00 - 09:00	60	Ⓢ	60	V, Ⓢ
	09:00 - 21:00	60		60	V
	21:00 - 01:00	60	Ⓢ	60	V

Erläuterung: V Taktverdichtung bei entsprechender Nachfrage
 Ⓢ bei schwacher Nachfrage Anrufverkehr

3.8 Ziele für die Ausstattung von Haltestellen

3.8 Ziele für Haltestellen

Allgemeine Ziele

Durch eine umfassende Feinerschließung des Verkehrsgebiets mit dem straßengebundenen Verkehr können die Reisezeiten minimiert werden, was die Attraktivität des ÖPNV deutlich verbessert. Dafür ist ein möglichst dichtes Haltestellennetz notwendig, v.a. auf den Strecken, die ohnehin befahren werden. Als Qualitätsziel wird ein Erschließungsradius für Bushaltestellen von 200 m Luftlinie definiert, als Mindeststandard ein Erschließungsradius von 500 m Luftlinie.

Um der unterschiedlichen verkehrlichen Bedeutung der Haltestellen gerecht zu werden, werden diese eingeteilt in die Kategorien:

- **A** Wichtige Haltestelle
- **B** Standardhaltestelle
- **C** Ergänzungshaltestelle
- **R** Sonstige Haltestelle (nicht im Regelverkehr bedient)
- **V** Versuchshaltestelle

	<p>Details der Kategorisierung sind in Anlage A 3.8-1, die Zuordnung der einzelnen Haltestellen ist in Anlage A 3.8-2 dargestellt.</p>
<p>Haltestellenausstattung allgemein</p> <p>Für die Haltestellen des regionalen Busverkehrs mit durchschnittlich mehr als ca. 50 Fahrgästen/Tag werden folgende Ausstattungsmerkmale empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soweit baulich möglich die Anlage als Buskap • Verwendung von Kasseler Sonderborden (Bordsteinhöhe 18-20 cm, Barrierefreiheit), und wenn möglich Ausstattung mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern • Einheitliche Haltestellenschilder • Wetterschutz in ausreichender Größe auch für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer zur Wetterseite sowie Sitzgelegenheiten • Angemessene Beleuchtung <p>Für Haltestellen ab ca. 200 Fahrgästen/Tag wird zusätzlich die Einrichtung einer überdachten Fahrrad- / E-Bike-Abstellanlage empfohlen.</p>	<p>Haltestellenausstattung</p> <p>Entsprechend der verkehrlichen Bedeutung werden für die Haltestellen der Kategorien C, B und A aufsteigend die folgenden Ausstattungsmerkmale empfohlen:</p> <p>Kategorie C – Ergänzungshaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die gesetzlichen Vorgaben sind umzusetzen. • Einheitliche Haltestellenschilder <p>Kategorie B – Standardhaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie Kategorie C und zusätzlich: • Wetterschutz in ausreichender Größe auch für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer zur Wetterseite • Sitzgelegenheiten • Angemessene Beleuchtung • Wettergeschützte und beleuchtete Informationsvitrine • Öffentliche W-LAN-Hot-Spots • Fahrradabstellplätze <p>Kategorie A – Wichtige Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie Kategorie B und zusätzlich werden individuell weitere Ausstattungsmerkmale festgelegt wie z.B. Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit), Akustische Fahrgastinformationen, Infovitrienen mit Stadtplan / Umgebungsplänen, überdachte Fahrrad- / E-Bike-Abstellanlage mit ausreichend Stellplätzen, Uhr, WC und Rollstuhl-WC. <p>Für die Umsetzung ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig. Dies ist in der Regel die Gemeinde.</p>

<p>Zur beschleunigten Umsetzung des Ziels Barrierefreiheit wird der Landkreis ein Förderprogramm u. a. für den Umbau von Bushaltestellen mit Kasseler Sonderborden auflegen.</p>	<p>-- siehe Kap 3.8a [neu] --</p>
<p>Verknüpfungspunkte Schiene - Bus</p> <p>Die Regionalbuslinien haben im Landkreis Tübingen eine wichtige Bedeutung als Zubringer zum Schienenpersonennahverkehr, welcher die Hauptachsen zwischen den Mittelzentren und der Kreisstadt Tübingen darstellt. Die Transportkette Regionalbus – Schienenverkehr muss daher optimal ausgestaltet werden.</p> <p>An verschiedenen Verknüpfungsstellen ist eine Aufwertung der baulichen Verknüpfungssituation Schiene – Bus wünschenswert (vgl. Kap. 5.2.6). Die Ausgestaltung der Verknüpfungshaltestellen ist Aufgabe der jeweiligen kreisangehörigen Gemeinde.</p> <p>Wo möglich, sollen Sichtbeziehungen zwischen Busabfahrtsstellen und Schienenhalt hergestellt werden. Zusätzlich zu den allgemeinen Ausstattungsmerkmalen wird für diese Haltestellen empfohlen die Ausstattung mit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dynamischer Fahrgastinformation (Echtzeit) • Akustischer Fahrgastinformationen • Infovitrienen mit Stadtplan / Umgebungsplänen, • Fahrrad- / E-Bike-Abstellanlage mit ausreichend Stellplätzen • Uhr • WC und Rollstuhl-WC 	<p>Verknüpfungspunkte Schiene – Bus und Bus – Bus</p> <p>Umsteigeverbindungen haben im Landkreis Tübingen eine wichtige Bedeutung, vor allem als Zubringer vom Regionalbus zum Schienenpersonennahverkehr, welcher die Hauptachsen zwischen den Mittelzentren und der Kreisstadt Tübingen darstellt, aber auch zwischen Regionalbuslinien. Die Transportketten Regionalbus – Schienenverkehr und Bus – Bus müssen daher optimal ausgestaltet werden.</p> <p>An verschiedenen Verknüpfungsstellen ist eine Aufwertung der baulichen Verknüpfungssituation Schiene – Bus wünschenswert (vgl. Kap. 5.2.6). Die Ausgestaltung der Verknüpfungshaltestellen ist Aufgabe der jeweiligen kreisangehörigen Gemeinde.</p> <p>Entscheidend für den erfolgreichen Betrieb von Verknüpfungspunkten sind gute Sichtbeziehungen zwischen Busabfahrtsstellen und Schienenhalt und Busabfahrtsstellen untereinander. Zusätzlich zu den allgemeinen Ausstattungsmerkmalen wird für diese Haltestellen empfohlen die Ausstattung mit Dynamischer Fahrgastinformation (Echtzeit), Akustischer Fahrgastinformationen, Infovitrienen mit Stadtplan / Umgebungsplänen, überdachte Fahrrad- / E-Bike-Abstellanlage mit ausreichend Stellplätzen.</p> <p>Umsteigehaltestellen (nur Kategorie A, B) werden zusätzlich durch „+“ gekennzeichnet, vgl. Anlage A 3.8-1.</p>
	<p>3.8a Grundsätze der Barrierefreiheit [neu]</p> <p>Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität</p>

	<p>oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Konkrete Ausnahmen müssen dort benannt und begründet werden. Ebenso werden im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.</p> <p>Um die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sind im ÖPNV im Landkreis Tübingen im Busverkehr ausschließlich Fahrzeuge einzusetzen, die an mindestens einer Einstiegstür eine Einstiegshöhe von maximal 340 mm ausweisen und zusätzlich mit einer Klapprampe ausgestattet sind (wie sie z.B. Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Busse erfüllen). Gegenüber der Einstiegstür ist eine Mehrzweckfläche vorzusehen.</p> <p>Für den Anrufverkehr mit PKW sind Fahrzeuge vorzuhalten, die die Beförderung von E-Rollstühlen erlauben.</p> <p>Zusätzlich sind die Bushaltestellen - soweit technisch möglich - barrierefrei umzubauen. Die Anforderungen an Bushaltestellen sind in Anlage A 3.8a-1 dokumentiert.</p> <p>Der aktuelle Umsetzungsstand, die Umsetzungsplanungen sowie die Ausnahmen für die Haltestellen der Kategorien A und B sowie mögliche späteren Zeitpunkte einer Umsetzung sind in Anlage A 3.8a-2 dokumentiert.</p> <p>Für die Haltestellen der Kategorie C wird aufgrund ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung als spätester Umsetzungszeitpunkt der 31.12.2040 definiert, danach sind die Ausnahmen im Einzelfall zu begründen und zu dokumentieren.</p> <p>Zur beschleunigten Umsetzung des Ziels Barrierefreiheit legt der Landkreis ein Förderprogramm u. a. für den Umbau von Bushaltestellen mit Kasseler Sonderborden auf.</p>
--	--

Anlage A 3.8-1 [NEU]

Kategorisierung von Bushaltestellen

Kategorie	Beschreibung	Fahrgastzahl (Orientierungswert)	Umsteigehaltestelle *)
A	Wichtige Haltestelle	> 500	möglich
B	Standardhaltestelle	51 - 499	möglich
C	Ergänzungshaltestelle	< 50	nein
R	Sonstige Haltestelle	entfällt	nein
V	Versuchshaltestelle	entfällt	nein

*) Umsteigehaltestellen (nur Kategorie A, B) werden zusätzlich durch „+“ gekennzeichnet.

- Die Kategorisierung wird anhand der werktäglichen Fahrgastzahl (ohne Schulverkehr) in Abstimmung mit der Standortgemeinde vorgenommen.
- In jedem Teilort wird mindestens eine Standardhaltestelle ausgewiesen.
- Bei „Sonstigen Haltestellen“ (Kategorie R) handelt es sich um Haltestellen, die im Regelverkehr derzeit nicht angefahren werden, aber trotzdem benötigt werden (beispielsweise für Schwimmfahrten, für Touristikbusse, Reserve für SEV etc.).
- Die Kategorie V ist zu verwenden, wenn neue Haltestellen versuchsweise eingerichtet werden, beispielsweise um die Akzeptanz neuer Linienführungen zu ermitteln. Sie wird nicht verwendet, wenn eine neue Haltestelle im Zuge von Straßenumbauarbeiten ohnehin fest geplant wird.

Umsteigehaltestellen *)

Umsteigehaltestellen können Zug/Bus oder Bus/Bus-Umstiege betreffen. Nachfolgend sind die Umsteigehaltestellen im Landkreis Tübingen dokumentiert:

Altingen Bahnhof
 Bodelshausen Bahnhof
 Dettenhausen Bahnhof
 Dußlingen Bahnhof
 Entringen Bahnhof
 Ergenzingen Bahnhof
 Eyach Bahnhof
 Gomaringen ZOB
 Hirrlingen Marktstraße

Immenhausen Ochsen
 Kirchentellinsfurt Bahnhof
 Mähringen Ortsmitte
 Mössingen Bahnhof
 Nehren Bahnhof
 Pfäffingen Bahnhof
 Poltringen Schloßlesäcker
 Rottenburg Bahnhof
 Rottenburg Eugen-Bolz-Platz
 Tübingen Hauptbahnhof

Anlage A 3.8-2 [NEU]

[Muster / Auszug – Liste wird derzeit bzgl. Dateninkonsistenzen überarbeitet]

Nahverkehrsplan - Anlage 3.8-2 (ENTWURF 14.01.2021)					
Nummer	Globale ID	Name mit Ort	Kat. durch	Kategorie	Ort
2106	de:08416:2106	Bodelshausen Bahnhof	LRA	B+	Bodelshausen
2107	de:08416:2107	Bodelshausen Lindenstr.	LRA	B	Bodelshausen
4441	de:08416:4441	Bodelshausen Abzw. Bhf	LRA	C	Bodelshausen
4442	de:08416:4442	Bodelshausen Fa. Ruoff	LRA	C	Bodelshausen
4443	de:08416:4443	Bodelshausen Ortsmitte	LRA	B	Bodelshausen
4444	de:08416:4444	Bodelshausen Bahnhofstraße	LRA	C	Bodelshausen
4445	de:08416:4445	Bodelshausen Marc Cain	LRA	B	Bodelshausen
4447	de:08416:4447	Bodelshausen Höfelstr.	LRA	C	Bodelshausen
4448	de:08416:4448	Bodelshausen Erlenbrunnenstr.	LRA	C	Bodelshausen
6349	de:08416:6349	Dettenhausen Bahnhof	LRA	B+	Dettenhausen (Württ)
6350	de:08416:6350	Dettenh.-Kath. Kirche	LRA	R	Dettenhausen (Württ)
6352	de:08416:6352	Dettenhausen Tübinger Straße	LRA	B	Dettenhausen (Württ)
6353	de:08416:6353	Dettenhausen Alte Post	LRA	B	Dettenhausen (Württ)
6354	de:08416:6354	Dettenhausen Schule	LRA	C	Dettenhausen (Württ)
6362	de:08416:6362	Dettenhausen Altes Rathaus	LRA	C	Dettenhausen (Württ)
2102	de:08416:2102	Dußlingen Bahnhof	LRA	B+	Dußlingen
2120	de:08416:2120	Dußlingen Bürgerpark	LRA	C	Dußlingen
4434	de:08416:4434	Dußlingen Pulvermühle Abzw	LRA	C	Dußlingen

Anlage A 3.8a-1 [neu]

Merkmale der Barrierefreiheit von Bushaltestellen

1. **Steighöhe** von grundsätzlich 18 cm über den gesamten Haltestellenbereich, durch Einsatz von Kasseler Sonderborden oder anderer gleichwertiger Produkte (Abweichungen im begründeten Einzelfall möglich).
2. **Längsneigung max. Querneigung max.**
3. Längsneigung der **Rampen** zur Zuwegung mit max. 6%, keine Querneigung.
4. Dichte **Anfahrbarkeit** des Steiges durch geeignete An- und Abfahrtsbereiche (ggf. zusätzliche Parkverbote, wenn StVO nicht ausreichend greift), keine Kurven innerhalb des Steiges.
5. Sicherstellung einer dauerhaft konstanten Bordsteinhöhe durch besondere **Fahrbahnbeläge** im Haltestellenbereich (z.B. Beton, halbstarrer Asphalt).
6. **Leitsystem** (taktil / visuell) im Haltestellenbereich, z.B. kontrastreiche Bodenindikatoren Einstiegsbereich, Indikatoren Auffindestreifen
7. Fester und rutschhemmender **Oberflächenbelag im Wartebereich** der Haltestelle und im Zufahrtbereich.
8. Geeignete **Beleuchtung** im gesamten Haltestellenbereich, die auch das Lesen der Fahrgastinformationen bei Dunkelheit ermöglicht.
9. **Freie Fläche** im Bereich von Tür 2 von 2,5 m * 2,5 m
10. Falls Unterstand vorhanden: 1,50 m * 1,50 m freier Bereich für Rollstuhlfahrer
11. Höhe und Zugänglichkeit der Fahrgastinformation

Anlage A 3.8a-2 [neu]

A) Standard Barrierefreiheit nach Kategorien

- Haltestellen der Kategorie **A, A+** (wichtige Haltestellen) und Standardhaltestellen mit Umsteigefunktion (**B+**) müssen in allen Merkmalen barrierefrei angelegt werden. Im Nahverkehrsplan wird für jede Haltestelle der Umsetzungstand und ggf. ein Handlungsszenario dokumentiert.
- Haltestellen der Kategorie **B** (Standardhaltestellen) sind grundsätzlich barrierefrei auszubauen. Ausnahmen in einzelnen Ausstattungsmerkmalen sind möglich (z.B. Umbau technisch nicht umsetzbar, Umbaurealisation nach Zielhorizont 2022 geplant). Im Nahverkehrsplan wird für jede Haltestelle der Umsetzungstand, die Ausnahmen und ggf. ein Handlungsszenario dokumentiert.
- Haltestellen der Kategorie **C** (Ergänzungshaltestellen) sollen barrierefrei ausgebaut sein. Ab Zielhorizont 2040 erfolgt die Dokumentation der Ausnahmen im Nahverkehrsplan wie bei Haltestellen der Kategorie B.
- Für die Haltestellen der Kategorie **R** und der Kategorie **V** (für den Versuchszeitraum) wird vom Erfordernis der Barrierefreiheit abgesehen, es sei denn, im Einzelfall ist diese zwingend erforderlich (Bsp. Erschließung einer Behinderteneinrichtung).

B) Barrierefreie Haltestellen

(Stand 30.09.2021)

Die nachfolgend aufgeführten Haltestellen erfüllen alle Merkmale der Barrierefreiheit gemäß Anlage A 3.8a-2 (umfasst alle Kategorien):

----Liste----

C) Im Umbau befindliche Haltestellen

(Stand 30.09.2021)

Die folgenden Haltestellen befinden sich im Umbau oder ein Umbau steht kurz bevor (Planungen abgeschlossen):

Tübingen Hauptbahnhof (A +)

Nehren Ortsmitte (B)

----Liste----

D) Eingeschränkt barrierefreie Haltestellen

(Stand 30.09.2021)

Die nachfolgend aufgeführten Haltestellen erfüllen nicht alle Merkmale der Barrierefreiheit gemäß Anlage A 3.8a-2 (Umfasst nur Kategorie A und B). Die Gründe für die Ausnahmen gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sind nachfolgend haltestellenspezifisch dokumentiert.

Beispiel Rottenburg Bahnhof (Haltestelle A+) - Steige A/B und C/D

Steige A/B und C/D der Haltestelle Bahnhof Rottenburg entsprechen nicht den Erfordernissen der Barrierefreiheit. Ein Umbau ist geplant für..... // Konkrete Umbauplanungen gibt es derzeit nicht // Die Stadt Rottenburg als Straßenbaulastträger beabsichtigt.....

Beispiel fiktive Haltestelle Ortsmitte (Kategorie B)

Steig A (Fahrtrichtung Tübingen)

Merkmale	Ausprägung	Kommentar
1 Steighöhe	12 cm	Höhenanhebung wegen anschließender Grundstücksausfahrt (zu steile Rampen) nicht möglich
2 Steigneigung	X %	entspricht Normbereich
3 Rampen	X %	entspricht Normbereich
4 Anfahrbarkeit	Unproblematisch	
5 Fahrbahnbelag		
6 Bodenindikatoren	Vorhanden	
7 Oberflächen		
8 Beleuchtung	Straßenlaterne	Fahrplankasten nicht gesondert beleuchtet
9 Freie Fläche		
10 Fläche im Unterstand	Kein Unterstand	Für Unterstand keine geeigneten Flächen vorhanden
11 Fahrgastinformation	Zu hoch	Neue Lösung geplant: XXX