

## Tischvorlage Nr. 018/21/1

AZ. 43/797

Anlagen: 3

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Tübingen

### Zur Beratung im

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 17.03.2021

---

### Beschlussvorschlag:

- 1) Der Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen wird wie im Sachverhalt von KT-DS 018/21 dargestellt und mit den Änderungen in der Tischvorlage 018/21/1 teillfortgeschrieben.
- 2) Alternative 1  
Im Anhörungsverfahren wird für die Bestimmung der Angebotsstandards eine Basisvariante (Ausbauszenario 1) und eine Zielvariante (neues Ausbauszenario 2 Plus) zugrunde gelegt. [Vorschlag FDP]

oder

#### Alternative 2

Im Anhörungsverfahren wird für die Bestimmung der Angebotsstandards das Ausbauszenario 1 als Vorzugsvariante aufgenommen. [Verwaltungsvorschlag]

---

### Sachverhalt:

#### 1) Verwaltungsänderungen im Anhörungsentwurf

Nach den Vorberatungen in der VTA-Sitzung am 10.03.2021 zu KT-DS 018/21 sowie aufgrund des interfraktionellen Antrags der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE und der Gruppierung Die PARTEI (siehe Anlage 1) und den Anregungen der FDP-Fraktion (siehe Anlage 2) hat die Verwaltung für den Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplans in Kap. 3.8a sowie in Anlage A 3.8a-2 [neu] eine neue Formulierung erarbeitet, um dem Diskussionsergebnis und der Intention der Antragsteller Rechnung zu tragen. Diese Neufassung ist in Anlage 3 beigefügt.

#### 2) Bedienungsstandards

Der Umgang mit den Bedienungsstandards (Ausbauszenarien) wurde trotz Vorbefassung in der Projektgruppe ÖPNV und Mobilität in der Vorberatung intensiv diskutiert. Im Nachgang zur Sitzung wurde aus der Mitte des Kreistages darum gebeten, die Differenz des Erwartungswertes zwischen Ausbauszenario 2 (4,72 Mio. Euro) und Ausbauszenario 3 (6,68 Mio. Euro) in Höhe von 1,96 Mio. Euro aufzuschlüsseln. Diese ergibt sich wie folgt:

- 15min-Takt Verdichtungsraum am Samstag: **rd. 343.000 Euro**
- 30min-Takt im Abendverkehr (alle Tage) im Grundnetz: **rd. 412.000 Euro**
- 15min-Verdichter HVZ (Mo-Fr an Werktagen) im Grundnetz: **rd. 958.000 Euro**
- 30min-Takt im Grundnetz an Sonntagen: **rd. 247.000 Euro**

Die Zahlen wurden per Mail am 12.03.2021 an die Fraktionsvorsitzenden bzw. Geschäftsführungen übermittelt.

Am 15.03.2021 kam daraufhin von der FDP-Fraktion folgende Rückmeldung:

"Der Anhörung zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans werden zwei Varianten zugrundegelegt, die unterschiedlichen ökonomischen Entwicklungen und entsprechend unterschiedlichen Handlungsspielräumen der kommunalen Körperschaften Rechnung tragen sollen:

eine **Zielvariante**, die mit einer ökonomischen Entwicklung korrespondiert, in der es - ähnlich der Entwicklung nach der Finanzmarktkrise 2009 - sehr rasch gelingt, wieder ein dauerhaftes wirtschaftliches Wachstum und ein kontinuierlich steigendes Steueraufkommen zu erreichen, und

eine **Basisvariante**, korrespondierend mit einer wirtschaftlichen Entwicklung, in der es deutlich länger dauert, die pandemiebedingten Einbrüche bei Wirtschaftswachstum und Steueraufkommen wieder aufzuholen.

Als **Zielvariante** dient das Ausbauszenario 2 aus der Kreistagsdrucksache 018/21 (4,7 Mio. €) mit den folgenden zusätzlichen Maßnahmen (Variante 2plus): im Grundnetz zugunsten eines 30-Minuten-Takts im Abendverkehr an allen Tagen (412 T€) und eines generellen 30-Minuten-Takts an Sonntagen (247 T€) sowie im Verdichtungsraum zugunsten eines 15-Minuten-Takts am Samstag (343 T€) mit einem rechnerischen finanziellen Gesamtaufwand von 5,7 Mio. €.

Als **Basisvariante** dient das Ausbauszenario 1 aus der Kreistagsdrucksache 018/21 im unteren Bereich dieser Variante mit einem rechnerischen finanziellen Aufwand von 2,5 Mio. €."

Dieser Vorschlag, den die Verwaltung als Antrag wertet, ist im Beschlussvorschlag der Tischvorlage Ziffer 2 als Alternative 1 abgebildet.

Die Verwaltung hält an ihrem Vorschlag fest, das Ausbauszenario 1 als Vorzugsvariante in das Anhörungsverfahren einzubringen (Beschlussvorschlag Ziffer 2 - Alternative 2). Das Ausbauszenario 1 entspricht beispielsweise auch am nächsten dem letztjährigen Diskussionsergebnis zu den künftigen Standards im Bündel West 2. Überdies ist bereits mit dem Ausbauszenario 1 eine deutliche Anhebung der Bedienungsstandards im Landkreis Tübingen (Leitbild 30-Minuten-Takt) verbunden und es führt zu einer deutlichen Ausweitung des ÖPNV-Angebots. Die Festlegung der Bedienungsstandards aus den anderen Ausbauszenarien als verbindliche Mindeststandards erscheint aus Sicht der Verwaltung finanziell nicht verhältnismäßig.

Betrifft: Anlage 1 zu Kreistagsdrucksache 018/21

## **Barrierefreiheit von Haltestellen des Nahverkehrs**

Der Kreistag beschließt

In Anlage A 3.8a-2 [neu] des Nahverkehrsplanes wird folgendes festgehalten

1. Bis zum Jahr 2025 sollen so viele Haltestellen des Nahverkehrs barrierefrei sein, dass 95 % der Fahrgäste (Ein-/Aussteiger) abgedeckt sind.
2. Bis zum Jahr 2030 sind alle Haltestellen des Nahverkehrs barrierefrei auszubauen.

### **Begründung**

Die Fraktionen Grüne, CDU, SPD, Linke und FDP haben gemeinsam beantragt, dass der Landkreis eine Konzeption zur stufenweisen und priorisierten Herstellung von Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen erstellt (vgl. Anlage 1 zu KTDS 016/21). Die in Anlage A 3.8a-2 [neu] genannte Zielvorgabe für das Jahr 2040 entspricht nicht dem Ziel einer beschleunigten Umsetzung, welches die Antragssteller in der Begründung ihres Antrages formuliert haben.

Die Bundesrepublik Deutschland gehört seit 2009 zu den Vertragsstaaten der UN-Behindertenrechtskonvention. Die Vorgaben der UN-Konvention wurden mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes in Bundesrecht übersetzt. Paragraph 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes sieht vor, dass bis zum 1. Januar 2022 der ÖPNV vollständig barrierefrei auszubauen ist. Dieses Ziel wird in Deutschland bis zu diesem Datum nicht erreicht werden können.

Das Land Baden-Württemberg fördert den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Rahmen des LGVFG mit 75 %. Zusätzlich zahlt das Land eine Planungskostenpauschale von 10 % der förderfähigen Kosten. Wenn die Antragsstellung bis Ende 2021 erfolgt, beträgt die Planungskostenpauschale sogar 15 %.

gez. Baur (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

gez. Paal (DIE LINKE)

gez. Eichenbrenner (Die PARTEI)

**Wagner, Peter**

---

Von: Dietmar Schöning < >

Gesendet: Mittwoch, 10. März 2021 13:00

An: Walter, Joachim < >; Spellenberg, Bastian < >

Cc: s.baur; Hickmann, Gerd < >; Hölsch, Thomas < >; Hoeschele, Eugen < >; andreas.braun; Andreas.Weber; Paal Margit < >

Betreff: Fwd: Heutiger VTA, eine Alternative zum Antrag der Grünen u.a.

Sehr geehrter Herr Landrat,  
Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Anbei ein Textvorschlag für Ausmaß und Geschwindigkeit des Ausbauprogramms Barrierefreiheit, alternativ zum Vorschlag der Grünen, Linken und anderer, der m.E. stärker darauf Rücksicht nimmt, dass nicht wir allein die Dinge vorantreiben, sondern auf die Kooperation mit den. Gemeinden angewiesen sind, und in Bezug auf die "letzten Haltestellen" realistischer formuliert, ohne auf "2040" zurückzugreifen.

Mit freundlichem Gruß

Dietmar Schöning

>

> "Der Landkreis strebt dabei ein Programmvolumen an, das es erlaubt, bis einschließlich 2024 möglichst alle Haltestellen der Kategorien A und B barrierefrei umzugestalten. Damit würden xx. (von der Verwaltung einzufügen) Prozent des Verkehrsaufkommens im busbetriebenen ÖPNV über barrierefrei ausgestaltete Haltestellen abgewickelt.

>

> Danach verbleibende Haltestellen sind soweit möglich in einem weiteren Vier-Jahres-Programm barrierefrei umzugestalten."

## Verwaltungsänderungen im Anhörungsentwurfes

(farbig unterlegt)

	<p><b>3.8a Grundsätze der Barrierefreiheit [neu]</b></p> <p>Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität 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 aufweisen 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 machbar – schnellstmöglich 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 spätere Zeitpunkte einer Umsetzung sind in Anlage A 3.8a-2 dokumentiert.</p> <p><del>Für die Haltestellen der Kategorie C wird aufgrund ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung als spätestster Umsetzungszeitpunkt der 31.12.2040 definiert, danach sind die Ausnahmen im Einzelfall zu begründen und zu dokumentieren.</del></p> <p>Zur beschleunigten Umsetzung des Ziels Barrierefreiheit führt legt der Landkreis ein das Förderprogramm u. a. für den Umbau von Bushaltestellen mit Kasseler Sonderborden weiter auf.</p>
--	--

## 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 Umsetzungsstand und ggf. ein Handlungsszenario dokumentiert.
- Haltestellen der Kategorie **B** (Standardhaltestellen) und der Kategorie **C** (Ergänzungshaltestellen) sind grundsätzlich barrierefrei auszubauen. Ausnahmen in einzelnen Ausstattungsmerkmalen sind möglich (z.B. technische Gründe, spezifische örtliche Gründe) und werden für die Haltestellen der Kategorie B in diesem Nahverkehrsplan dokumentiert. Im Nahverkehrsplan wird für jede Haltestelle der Umsetzungsstand, die Ausnahmen und ggf. ein Handlungsszenario dokumentiert. Für die Haltestellen der Kategorie C werden sie nach Abschluss der notwendigen Vorarbeiten in einer fortgeschriebenen Fassung des Nahverkehrsplanes dokumentiert.  
Ebenso wird für die betroffenen Haltestellen der Kategorie B für einen noch zu realisierenden Umbau das Handlungsszenario und dessen Zeithorizont 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).