

Sitzungsvorlage

Gemeinderat

zu TOP 11a öffentlich (Presse: ja)	Amt	Ortsbauamt
zu TOP nichtöffentlich	Aktenzeichen:	658.2 - Fe
Sitzung am: 10. Juli 2018	Datum:	03.07.2018
Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen in Hilzingen und Ortsteilen - Antrag der SPD/UL vom 12.03.2018 , aufbauend auf die Anträge des Seniorenrates vom 26.10.2017 und des Behindertenvertreters Herr Neukirchen vom 19.11.2017		

Aktuell befinden sich 36 Bushaltestellen auf der Gemarkung Hilzingen.

Nach einer ersten Sichtung befinden sich davon 14 Stück an Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen.

Eine Haltestelle im Ortsteil Binningen in der Ringstraße befindet sich zur Zeit in der Bauphase. Zwei weitere werden in Hilzingen im Zuge der Ortskernsanierung in der Hauptstraße/ Gottmadinger Straße mit überplant werden.

Um den gesetzlichen Vorgaben zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen zu entsprechen, empfiehlt die Verwaltung für die restlichen Haltestellen eine Machbarkeitsstudie erstellen zu lassen.

Eine Skizze zur Realisierung sowie eine Kostenschätzung bilden dabei wesentliche Inhalte.

Abzuklären sind dabei unter anderem:

- Baulastträger
- Ist das Vorhaben auf dem vorhandenen Grundstück möglich
- Prüfung von eventuellem Grunderwerb
- Überprüfung der Barrierefreiheit im Bezug auf die Zugänglichkeit zur Haltestelle
- mögliche Einschränkungen für Dritte

Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie fallen Kosten in Höhe von ca. 30.000,- € an. Die Vorlage dieser Studie könnte vom Ingenieurbüro Raff aus Gottmadingen bis zur Gemeinderatssitzung am 16.10.2018 erstellt werden.

Gemäß dem Förderprogramm muss der Antragsteller das Vorhaben bis zum 31. Oktober des Vorjahres angemeldet haben.

Somit könnten etwaige Mittel in den Haushalt des Folgejahres miteingestellt werden.

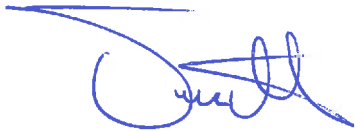
Die Realisierung der einzelnen Baumaßnahmen ist selbstverständlich in Abhängigkeit der Bewilligung durch die Fördergelder zu betrachten.

Die Verwaltungskosten werden pauschal mit 5 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten gefördert.

Anlage:

- Aktenvermerk Bauamt v. 02.07.18, Quellendokumentation „barrierefreier Umbau von Bushaltestellen“
- Antrag SPD/UL v. 12.03.18
- Anschreiben Herr Neukirchen, Behindertenbeauftragter v. 19.11.17 (ohne Anlagen)
- Antrag Seniorenrat v. 26.10.17

Hilzingen, 03.07.2018



Günther Feucht
Bauamtsleiter



Rupert Metzler
Bürgermeister

Aktenvermerk

Bürgermeisteramt Hilzingen

Amt:	Bauverwaltung
Name:	Denzel
Verteiler:	Bauamtsleiter
Az.:	115.13
Datum:	02.07.2018

Über die Pflicht der Gemeinde, Bushaltestellen barrierefrei umzubauen, und Fördermöglichkeiten

1. Berücksichtigte Quellen:

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNVG)
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)
- Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG)
- Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG)
- Nahverkehrsplan 2011 für den Landkreis Konstanz – Teilfortschreibung 2016

2. Pflicht zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen

2.1. Nahverkehrsplan

2.1.1. Bundesgesetzliche Regelung

Der Bundesgesetzgeber hat festgelegt, dass für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die von den Ländern benannten Behörden als Aufgabenträger zuständig sind (§ 8 Abs. 3 S. 1 PBefG). Der Aufgabenträger stellt in der Regel einen Nahverkehrsplan auf. Dieser hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§ 8 Abs. 3 S. 1 PBefG).

2.1.2. Landesgesetzliche Regelung

Das Land Baden-Württemberg hat in § 6 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG klargestellt, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge ist (§ 5 ÖPNVG). Öffentlicher Nahverkehr im Sinne des ÖPNVG wird als *die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen* definiert (§ 2 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG). Träger der freiwilligen Aufgabe sind, von Ausnahmen abgesehen, die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung (§ 6 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG).

§ 11 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG legt den Stadt- und Landkreisen als Aufgabenträger die Pflicht auf, für ihr Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan im Sin-

ne des § 8 Abs. 3 PBefG aufzustellen (weisungsfreie Pflichtaufgabe). Der Nahverkehrsplan muss u.a. mindestens Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV enthalten (§ 11 Abs. 3 S. 2 Nr. 5 ÖPNVG).

2.1.3. Nahverkehrsplan des Landkreis Konstanz

Der Nahverkehrsplan des Landkreis Konstanz, Teilfortschreibung 2016, befasst sich mit der Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV unter Ziffer 3.13 auf den Seiten 15-17. Unter Ziffer 3.13.2 wird neben dem ausschließlichen Einsatz von Niederflurfahrzeugen als Ziel für die Umsetzung von Barrierefreiheit im Busverkehr der **schrittweise Ausbau der Haltestellen mit Kasseler Hochbord bei Stadtverkehrslinien sowie bei Regionalbuslinien gemäß Ziff. 3.7.2 unter Ausnutzung von Fördermitteln des Landes** festgelegt.

Laut Nahverkehrsplan sind für den Bau von Haltestellen die Städte und Gemeinden zuständig. **Im Nahverkehrsplan selbst wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass selbiger für die Städte und Gemeinden keine bindende Wirkung entfaltet.** Es wird aber angeregt, dass die Gemeinden ihre Planungen eng mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis abstimmen. Als Zwischenziel schlägt der Nahverkehrsplan vor, zunächst eine Haltestelle je Ortschaft barrierefrei auszubauen.

2.2. Landes-Behindertengleichstellungsgesetz

Das L-BGG gilt neben anderen öffentlichen Stellen auch für Gemeinden (§ 2 S. 1 L-BGG). Ziel des L-BGG ist die Umsetzung der UN-Behindertenkonvention, in der als eines von mehreren Prinzipien die Barrierefreiheit verankert ist (§ 1 L-BGG). Nach § 3 Abs. 2 S. 1 L-BGG sind Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche **barrierefrei**, wenn sie *für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.*

Im Rahmen ihres jeweiligen Aufgabenbereichs sollen die öffentlichen Stellen die Ziele des L-BGG aktiv fördern und bei der Planung von Maßnahmen beachten (§ 5 Abs. 2 S. 1 L-BGG). Betreffend die **Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr** trifft das L-BGG in § 7 die folgende Regelung:

(1) Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen sind bauliche und andere Anlagen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere der Landesbauordnung Baden-Württemberg, barrierefrei herzustellen.

(2) Neu zu errichtende öffentliche Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und neu zu beschaffende Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei zu gestalten. Bei großen Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen sollen diese nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes barrierefrei gestaltet werden.

3. Fördermöglichkeiten

3.1. Förderfähigkeit des Baus und Umbaus von Haltestellen

Gemeinden können nach § 1 Abs. 1 LGVFG für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne einer nachhaltigen Mobilität Zuwendungen aus dem Landeshaushalt erhalten. **Der Umbau und die Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des ÖPNV zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit** kann auf Antrag gefördert werden (§ 2 Nr. 8 LGVFG), wenn die Voraussetzungen nach § 3 LGVFG gegeben sind.

§ 3 LGVFG

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass

1. das Vorhaben

- a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation dringend erforderlich ist, die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze berücksichtigt,*
- b) in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan¹ oder qualifizierten Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan [...] enthalten ist,*
- c) bau- und verkehrstechnisch sowie betriebstechnisch einwandfrei, die natürlichen Ressourcen und Flächen soweit wie möglich schonend und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist und*
- d) die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht; bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören [...];*

2. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

Im Besonderen Teil der VwV-LGVFG ist unter der Ziff. II.1.4.2 ausdrücklich geregelt, dass auch der Bau oder Ausbau von **Haltestellen** gefördert werden kann. Es heißt dort: „*Haltestellen sind ortsfeste Anlagen, an denen Fahrgäste in Fahrzeuge des ÖPNV und SPNV ein- oder aussteigen. Hierzu zählen auch alle mit der Haltestelle in funktionalem Zusammenhang stehenden Einrichtungen, wie zum Beispiel Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze, Fahrkartenautomaten, Aufzüge, Informationseinrichtungen. Das Umgestalten der Haltestellenfläche (beispielsweise Bau von Buskaps, Erhöhung der Bahn- und Bussteige) ist ebenfalls förderfähig.*“

3.2. Förderumfang

Der Förderumfang beträgt **bis zu 50% der zuwendungsfähigen Kosten** (§ 4 Abs. 1 S. 1 LGVFG). Nicht zuwendungsfähig sind gem. § 4 Abs. 3 LGVFG

1. Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens gesetzlich zu tragen verpflichtet ist,
2. Verwaltungskosten,
3. Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die

¹ Unter Ziff. 4.2.2 der VwV-LGVFG werden als gleichwertige Pläne Bauleitpläne, Nahverkehrspläne und Verkehrsgutachten beispielhaft genannt.

- a) nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind,
- b) vor dem 1. Januar 2000 erworben worden sind.

3.3. Förderprogramm

Für die Förderung von Vorhaben im ÖPNV gibt es ein Landesprogramm nach § 5 Abs. 1 LGVFG, das jährlich zum 1. März aufgestellt wird. Ein Vorhaben, das gefördert werden soll, muss in das Programm aufgenommen werden. **Der Antragsteller muss das Vorhaben bis zum 31. Oktober des Vorjahres anmelden.**

Der Bau und Ausbau von Haltestellen wird nur gefördert, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens mehr als 100.000 € betragen (**Bagatellgrenze**). Setzt sich ein Vorhaben aus mehreren räumlich getrennten Abschnitten zusammen, die jeweils für sich verkehrswirksam sind, findet die Regelung zur Bagatellgrenze auf jeden einzelnen Abschnitt Anwendung. Bei Vorhabenbündeln zum Bau oder Ausbau von Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen, der stationären Einrichtungen der Echtzeitinformation, Anschlusssicherung/Anschlussinformation und E-Ticketing oder zur Herstellung von Barrierefreiheit findet die Bagatellgrenze für das gesamte Vorhabenbündel Anwendung, sofern das Vorhabenbündel einen gesamthaften funktionalen Verkehrswert besitzt.

Von Ausnahmen abgesehen, wird eine Zuwendung nur für ein Vorhaben bewilligt, das vor Bekanntgabe des ersten Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden ist.

4. Zusammenfassung

Die Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNV sind verpflichtet, in ihren Nahverkehrsplänen Maßnahmen festzusetzen, um bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz ist dazu u.a. der schrittweise Ausbau der Bushaltestellen mit Kasseler Hochbord vorgesehen. Für die Gemeinden hat der Nahverkehrsplan jedoch keine bindende Wirkung und begründet keine Handlungspflicht. Der Landkreis empfiehlt den Gemeinden jedoch, je Ortschaft eine barrierefreie Bushaltestelle herzustellen. Die Kosten dafür können bis zu 50% gefördert werden.

Hilzingen, 02.07.2018

Christian Denzel

SPD/UL
Andrea Baumann
Barbara Kissmehl

Hilzingen, 12. März 2018

Antrag auf Beratung des behindertengerechten Ausbaus der Bushaltestellen in Hilzingen und Ortsteilen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Metzler,
Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderats,

das zum **1. Januar 2013** novellierte PBefG misst der Barrierefreiheit im ÖPNV eine wichtige Bedeutung zu.

*Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.** (§8 Abs. 3 Satz 3 PBefG)*

Der Nahverkehrsplan des Landkreis Konstanz legt auf Seite 16 der Teilfortschreibung unter 3.13.2 "Barrierefreiheit im Busverkehr" fest, dass für den Bau von Haltestellen die Städte und Gemeinden zuständig sind. Eine finanzielle Förderung ist im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes möglich.

Nach unseren Recherchen ist eine Fristverlängerung über den 1.1.2022 nur in begründeten Ausnahmefällen möglich und setzt voraus, dass die Gemeinde ein Ausbaukonzept entwickelt hat und durchführt. In einer umliegenden Stadt wurde auf Nachfrage mitgeteilt, dass die Kosten für den Ausbau einer Haltestelle sich im Rahmen von ca. 15.000 € bis 20.000 € bewegen. Höhere Kosten entstehen an Haltepunkten, an denen 3 bis 4 Busse gleichzeitig halten müssen. Dies dürfte für Hilzingen an keiner Haltestelle der Fall sein. Für die Beantragung der Zuschüsse ist ebenfalls ein Ausbaukonzept Voraussetzung.

Da im Rahmen der Ortskernsanierung die Haltestelle Kreuz in Hilzingen eine der Ersten sein dürfte, die nach den neuen Vorgaben ausgebaut werden wird/muss, halten wir es für dringend erforderlich, dieses Thema auf die Tagesordnung des Gemeinderats in einer der nächsten Sitzungen zu setzen, um die erforderlichen Weichenstellungen beraten und beschließen zu können.

Wir halten das Thema aufgrund der gesetzlichen Vorgaben für dringlich.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Baumann

Barbara Kissmehl

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Metzler,
sehr geehrte Damen & Herren des Gemeinderates

Bürgermeisteramt Hilzingen	Bürgerm.	
Eing.: 20. Nov. 2017		
HA / OA	RA / SteA	OBA / BV
		

Hilzingen, 19.11.2017

Betr.: **Vorlage zu GRS am 28.11.2017** (hier leider nur Email-Entwurf wegen Krankenhausaufenthalt ab 20.11.2019)

„Barrierefreiheit“ bzw. „01.01.2022“:

Zu diesem Schlagwort bzw. Datum werden auch Sie, Herr Bürgermeister Metzler und vermutlich auch alle Gemeinderäte inzwischen / seit einiger Zeit „ein mulmiges Gefühl in der Magengrube“ haben, oder?

Unabhängig / zusätzlich zu Ihnen bereits vorliegenden „Vorgängen“ (Briefe, Email's, Dokumente, Beschwerden, usw. von Bürgern, Vereinen, Organisationen) möchte ich mich als Behindertenbevollmächtigter der Gemeinde Hilzingen trotzdem noch zu der „Gesamtsproblematik“ äußern.

Zunächst zum Datum „01.01.2022“:

- Dieses Datum erscheint im „Personenbeförderungsgesetz (PBefG)“ Stand Änderung 20.07.2017 unter
„§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“
hier
„(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig.
Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.
Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“
- Mir ist aber nicht bekannt, ob für „unseren“ Bereich ein entsprechender „Nahverkehrsplan“ existiert (zumindest habe ich auf den „zuständigen“ Internet-Seite www.suedbadenbus.de keinen Hinweis gefunden) und falls „ja“ ob darin entsprechende „...Ausnahmen konkret benannt und begründet werden...“.
- und empfehle daher zunächst die Klärung bezüglich Vorhandensein, Inhalt eines / des „Nahverkehrsplan“ für den hiesigen „ÖPNV“, da sich dies dann für die / eine Durchführung von behindertengerechte,- barrierefreie Maßnahmen (Planung bis Kosten), die im Wesentlichen wohl von der Gemeinde zu bewältigen sind. Hierzu verweise ich auch auf den Artikel „neue Buslinien ab 2020“ im „Gemeindeanzeiger KW-44“

Nun zu „Barrierefreiheit“:

- hierzu gibt das
„Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG)“ letzte
Änderung 27.07.2016 unter
„§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“
hier
„(5) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie
öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personen-
verkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu
gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“
Dieser harmlos klingende Absatz „hat es aber in sich“; denn hierunter fällt somit **Alles, was im
Zuständigkeit einer Gemeinde** gehört – also auch Bushaltestellen...
Hinzu kommt zusätzlich, dass im „BGG“ im „Abschnitt 4“ in den §§ 14 – 16“
„§ 14 Vertretungsbefugnisse in verwaltungs- oder sozialrechtlichen Verfahren“
„§ 15 Verbandsklagerecht“
„§ 16 Schlichtungsstelle und -verfahren; Verordnungsermächtigung“
ein Klagerecht bei / für Verstöße, Versäumnisse, usw. gegen den Verursacher (Gemeinde)
eingeräumt wird, was im „Schadenfall“ zu **erheblichen Regress-Kosten für die Gemeinde
führen kann...**
Hier möchte ich aber „nur“ auf „...nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des
Bundes barrierefrei zu gestalten...“ eingehen, wobei hier die DIN-Vorschriften
„DIN 18040-3 :2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher
Verkehrs- und Freiraum“
„DIN 32984: 2011-10 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“
„DIN 32975:2009-12 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien
Nutzung“
als maßgebliche Arbeits- und Anwendungsmaßstäbe gelten und anzuwenden sind.

Im Zuge meiner Bestellung zum Behindertenbeauftragten der Gemeinde Hilzingen habe ich neben den persönlichen Kontakten mit mehreren „Kollegen“ aus den Umlandgemeinden und -Städten auch einige Fachtagungen über „Stand, Vollzug, Erwartungen, Planungen, Kosten, usw.“ für
- Menschen mit geistigen und körperlichen (einschließlich Seh-) Behinderungen,
- Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z. B.
- aber auch gesunde Menschen (z.B. unterwegs mit Kinderwagen, Kind(er) und Gepäck)
besucht und dabei auch am „eigenen Leib“ als mittelschwer Sehbehinderter mit Stock erfahren
(müssen) wie unsere Umwelt weder „behinderten“ noch „barrierefrei“ ist.

Da dies leider auch für unsere Gemeinde zutrifft und im Augenblick ja die „Ortskernsanierung“ schon „in Arbeit“ ist, möchte ich wegen der Dringlichkeit (Termin 01.01.2022) und den zu erwartenden hohen Kosten den „Einzel“-
Posten „Haltestellen im ÖPNV“ ansprechen:
Hierzu habe

- ich mir von der „SBG SüdbadenBus GmbH“ eine Tabelle mit Adressen der Bus-Haltestellen im
Gemeindegebiet geben lassen,
- bin anschließend alle Stationen „abgefahren“ (was für mich noch recht mühevoll war),
- und habe von den Haltestellen Handy-Fotos (Qualität nicht besonders gut!) gemacht,
- die als Kopien beiliegen.

Wie trotz Qualitätsmangel erkennbar, entspricht keine Bushaltestelle den Erfordernissen „Barrierefrei“ und somit
müssen / müssten alle Bus-Haltestellen gemäß o.g. DIN-Normen unter Berücksichtigung eines
„Nahverkehrsplanes“ angepasst werden.

Wie ich vom Behindertenbeauftragten der Stadt Singen, wo schon seit Jahren die Bus-Haltestellen (aber auch
Querungsstellen, Fahrbahnüberquerungen, usw.) um-, bzw. neu gebaut wurden / werden, erfahren habe, lagen /
liegen die Kosten bei ca. 40.000,- bis 50.000, € pro Haltestelle !?
In der Gemeinde sind derzeit laut o.g. Tabelle 23 plus die zwei Bus-Haltestellen in Twielfeld also 25. Wäre / ist für
alle Haltestellen die Gemeinde Hilzingen als Kostenträger zuständig, wären das aus heutiger Sicht schon
1.000.000,- bis 1.250.000,- €; ohne Berücksichtigung zu erwartender Verteuerungen.

Da gegenwärtig ja die Ortskernsanierung bereits angelaufen ist, **bitte bzw. fordere ich -falls dies in der aktuellen
Phase noch nicht berücksichtigt ist- zumindest die Bus-Haltestellen „Hilzingen Sonne“ und „Hilzingen Kreuz“
gemäß o.g. DIN-Vorschriften „behindertengerecht“ und „barrierefrei“ zu errichten und des Weiteren bei den
anstehenden Haushaltsberatungen 2018 bis 2021 entsprechende Positionen aufzunehmen / zu bevorraten.**

Falls gewünscht, kann / werde ich bei der nächsten Gemeinderatssitzung gerne weitere Erläuterungen, Auskünfte zu der Gesamt-Thematik gebe.
Außerdem bi

Mit freundlichen Grüßen



Volker Neukirchen
(Behindertenbeauftragter Hilzingen)

Anlagen

1. Haltestellen Hilzingen incl. Ortsteile
2. Fotos von Haltestellen
3. USB-Stick mit Fotos der Haltestellen

Antrag vom 26.10.2017

Seniorenrat Hilzingen

An den GR Hilzingen
BM Metzler

„Der Mensch muss im Mittelpunkt stehen. Ja wer denn sonst?“

(Seniorenmagazin Öffentlicher Dienst Baden Württemberg Mai/2017)

Antrag des Seniorenrates zu

„Barrierefreiheit – sichere Wege in Hilzingen“

„Der Seniorenrat Hilzingen sieht an vielen Stellen in Bezug auf die Mobilität in der Gemeinde dringenden Handlungsbedarf, um für ältere Menschen, Menschen mit Behinderung sowie für Frauen mit Kinderwagen u.a., Sicherheit an den Gehwegen, an Bushaltestellen – Einstieg und Ausstieg - und an diversen Überwegen an stark befahrenen Straßen, zu gewährleisten.

Ein großes Problem ist der unsichere Radweg in der Hauptstrasse. Hier behindern sich an vielen Stellen parkende Autos und Busse. Radfahrer befinden sich oft in einer gefährlichen Situation.

Aus unserer Sicht sollten auch noch mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen - Tempo 30 - an neuralgischen Stellen umgesetzt werden.

Wir fordern die Gemeinde Hilzingen auf, ein Gesamtkonzept der von uns im Folgenden angesprochenen Punkte zu erarbeiten, um die Mängel zu beheben.“

Gerne stehen wir für weitere Informationen zur Verfügung.

Im Einzelnen möchten wir auf folgende Mängel hinweisen:

Bushaltestellen

Die Buseinstiege an den Bushaltestellen in Hilzingen sind für Behinderte, ältere Mitbürger, Mütter mit Kinderwagen oder Ältere mit Rollatoren oder Rollstuhlfahrer kaum oder sehr schlecht und ohne Hilfe nicht zu bewältigen.

Noch besteht in Hilzingen keine Bushaltestelle für diesen mobilitätseingeschränkten Personenkreis. Ziel muss hier sein, die bestehenden Bushaltestellen mit speziellen Bordsteinkanten auszustatten, die ein näheres Heranfahren der niederflurigen Busse an die Haltepunkte ermöglichen, sowie weitere Hilfen für einen barrierefreien Zugang zu installieren.

Eine vollständige Barrierefreiheit sollte bis 2022 (gesetzliches Ziel) erreicht werden.



Bushaltestelle am Friedhof Richtung Singen (jetziger Zustand)

Absenkungen

Mit dem Bau der Absenkungen wurde ja schon vor mehreren Jahren begonnen. Leider kommen die Arbeiten noch nicht so richtig in Fahrt. Um eine schnellere Umsetzung dieses Projekts zu erreichen, sollten im Haushalt mehr Mittel bereitgestellt werden. Bisher wurden nur im Kernort Absenkungsmassnahmen durchgeführt.



Beispiel für durchgeführte Maßnahmen: Staufenstrasse/Hohenhöwenstrasse (2017)



Beispiel für noch durchzuführende Absenkungen

Defekte Gehwege – sichere Gehwege

Viele Gehwege in der Kerngemeinde sind in einem desolaten Zustand. Fußgänger, Menschen mit Rollatoren oder mit Kinderwagen sind den Löchern und Unebenheiten direkt ausgesetzt. Hier muß dringend Abhilfe geschaffen werden.

Im Übrigen ist der „Gehweg“ entlang des Freibades Richtung Riedheim gefährlich, unbefestigt und eine Zumutung für jeden Nutzer.



Geh-und Fahrradweg am Freibad

Situation in der Mühlenstrasse



An dieser Stelle an der Mühlenstrasse ist für Fußgänger mit Rollatoren oder Kinderwagen ein Ausweichen auf die Strasse unumgänglich. Dieser Zustand ist so nicht akzeptabel.

Wir schlagen hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 10km/h vor.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Hier denken wir vor allem an den Bereich der Schule in der Gottmadinger Strasse, die Dietlishofer Strasse sowie im Anschluß die Riedheimer Strasse (Pflegeheim, Minigolf, Schwimmbad). Des weiteren sollte eine verstärkte Geschwindigkeitskontrolle im gesamten Zone- 30- Bereich durchgeführt werden, um den oft gefährlichen Situationen entgegenzuwirken. Zusätzlich fordern wir eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50km/h auf der Strecke Hilzingen-Twielfeld (am Gönnersbohl vorbei).

Sichere Überwege

Hier möchten wir auf folgende Stellen hinweisen, die für Fußgänger sehr gefährlich sind:

Kreuzung Braungasse/Gottmadinger Straße/Zwinghofstraße.

Es gibt keinen offiziellen Fußgängerüberweg, alles ist völlig unübersichtlich und ein Überqueren sehr gefährlich.

Trottengasse/Hohentwielstrasse.

Auch hier gibt es keinen Fußgängerüberweg. Die Fußgänger sehen sich oft einer komplizierten Verkehrssituation gegenüber, vor allem Schulkinder sind da oft überfordert.



Dietlishofer Strasse

Die dortige Bushaltestelle wird von den Schülern der Christlichen Schule benutzt. Zudem dient diese Stelle als Überweg zum EDEKA-Markt. Ebenso wenig gibt es keinen sicheren Überweg von der Gottmadinger Strasse zur Dietlishofer Strasse.



Dieser Überweg wird von den Schülern der Peter-Thumb-Schule auf dem Weg zu den Sportstätten genutzt und muss besser gesichert werden.

Fußgängerverkehrs-Check

Auch für Fußgänger muss der Verkehr sicher, bequem und attraktiv sein. In diesem Zusammenhang fordern wir einen Fußgängerverkehrs-Check. Kinder, Ältere oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind häufig zu Fuß unterwegs. Sie werden im Straßenverkehr oft nicht wahrgenommen. Für sie sind sichere Gehwege und hindernisfreies Überqueren von Straßen besonders wichtig.

Ein Fußgängerverkehrs-Check könnte dazu beitragen, mit vergleichsweise kleinen Maßnahmen eine große Wirkung zu erzielen.

Bürgerinnen und Bürger sowie Verwaltung und Politik könnten im Rahmen von Workshops und Begehungen den Fußverkehr stärker ins Bewusstsein rücken.

Sichere Radwege



Die Hauptstrasse ist für Fahrradfahrer insgesamt viel zu gefährlich. Hier müsste durch ein klares Konzept eine Entschärfung der Situation geschaffen werden.

Zudem fehlt eine Fortführung des Radweges ab Ortseingang Hilzingen/Unterführung der B 314. Eine klare Orientierung für den Fahrradverkehr fehlt.

Die Beleuchtungssituation für Fussgänger im gesamten Ort sollte überprüft und verbessert werden.

Zusammenfassung

Mobilität und Sicherheit im Strassenverkehr gehören zusammen. Wir haben aufgezeigt, dass an vielen Stellen in der Gemeinde Nachholbedarf besteht. Sicher auf den Gehwegen und mit dem Rad im Ort unterwegs zu sein ist fundamental und nur gewährleistet auf gut ausgebauten und markierten Strassen und Gehwegen, an Kreuzungen, die für die Verkehrsteilnehmer eindeutig sind und die Fußgänger nicht benachteiligen. Vor allem ältere Menschen und Menschen mit Handicap sind auf sichere Strukturen angewiesen. Die Mobilität ist aber für ältere Menschen wesentlich. Wir hoffen, dass die Kommunalpolitiker sowie die Verwaltung die Sorgen der älteren Menschen ernst nehmen. Mobilität ist unabdingbare Voraussetzung für selbstbestimmtes und gesundes Älterwerden. Mobilität und Sicherheit auf vielen Innerortsstrassen sind unserer Meinung nach in Hilzingen nicht gegeben und sehr verbesserungswürdig. Die Beseitigung der angesprochenen Mängel ist nicht nur für die ältere Bevölkerung notwendig, auch Kinder sowie Mütter mit Kinderwagen und Rollstuhl- und Rollatorenfahrer stoßen auf Hindernisse und sind gefährlichen Situationen ausgesetzt. Der Seniorenrat wünscht sich, dass die angesprochenen Schwachstellen von der Verwaltung und den Fraktionen aufgenommen werden und es zu einer zügigen Abhilfe kommt.

Der Seniorenrat stellt sich gerne für Gespräche zur Verfügung.

Karl Müller
Arbeitskreis Mobilität Seniorenrat Hilzingen