

Stadt Gammertingen

Barrierefreier Umbau des ZOB

Vorplanung

Erläuterungsbericht

1. Darstellung des Vorhabens

Die Stadt Gammertingen im Landkreis Sigmaringen beabsichtigt den bestehenden ZOB barrierefrei umzubauen. Der bestehende zentrale Omnibusbahnhof in Gammertingen liegt an der Bahnhofstraße, parallel zur B 313 / B 32, Sigmaringer Straße. Nördlich, an den ZOB angrenzend, befindet sich, mit einem Zaun abgegrenzt, die bestehende Gleisanlage und westlich liegt der neu hergestellte Bahnhof der Hohenzollerischen Landesbahn AG.

Die Anlage des bestehenden ZOB hat eine Länge von ca. 80 m und eine Breite von ca. 30 m mit 4 Bussteigen mit einer Länge von je ca. 20 m. Die vorhandenen Bussteige sind jeweils mit ca. 10 cm hohen Bordsteinen eingefasst. Die vorhandene Bordsteinhöhe ist für den barrierefreien Zugang zu den Bussteigen zu hoch und für den barrierefreien Einstieg in die Busse zu nieder.

2. Begründung des Vorhabens

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert für den ÖPNV bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit. Das heißt, sämtliche Bushaltestellen, Busbahnhöfe u.ä. müssen bis Ende des Jahres 2022 barrierefrei umgebaut werden. Die Stadt Gammertingen kommt mit der vorliegenden Maßnahme dieser Pflicht am Zentralen Omnibusbahnhof nach.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Bestand:

Der heute bestehende Busbahnhof von Gammertingen besteht aus vier schräg angeordneten Bussteigen. Die Zufahrt erfolgt von Süden her über die Sigmaringer Straße. Die anfahrenden Bussen umrunden den Busbahnhof entgegen dem Uhrzeigersinn und fahren dann von der Bahnhofstraße her in die Bussteige.

Planung:

Es wurden verschiedene Varianten mit einem Mittelbussteig untersucht, mit paralleler Aufstellung der Busse und sägeförmiger Anordnung der Haltestellen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse an der westlichen Seite des Zentralen Omnibusbahnhofes war eine Umsetzung dieser Varianten jedoch nicht möglich. Aus diesem Grund wurde für den barrierefreien Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofes in

Gammertingen beschlossen, das vorhandene System der vier schräg angeordneten Bussteige mit dem oben beschriebenen Ablauf bei zu behalten.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die Einfahrt in den ZOB und zu den Bussteigen bleibt wie im Bestand.

Die Busfahrs Spuren zu den Bussteigen erhalten künftig jeweils eine Breite von 3,5 m, die heutige Breite beträgt ca. 4,5 m, die geplante Breite der Bussteige beträgt 3,0 m. Durch die Verbreiterung der Bussteige von ca. 1,6 m auf 3,0 m wird die Sicherheit der wartenden Fahrgäste auf den Bussteigen deutlich verbessert. Die Reduzierung der Fahrs purbreite wurde durch Fahrversuche am bestehenden ZOB untersucht.

Der östlichste Bussteig ist gleichzeitig die östliche Begrenzung des ZOB und somit deutlich breiter. Die Richtung der Bussteige wird geringfügig optimiert, um das Einfahren der Busse in die Haltestellen zu erleichtern. Auch dies war ein Ergebnis der Fahrversuche am bestehenden ZOB.

Die Zugänge zu den Bussteigen sind jeweils im Norden und Süden auf null Zentimeter Bordsteinhöhe abgesenkt. Die Randbegrenzungen entlang der Bushaltestelle werden mit „Kasseler Sonderborden“ mit einer Anschlaghöhe von 18 cm ausgeführt, die Länge der Sonderborde mit 18 cm Höhe beträgt jeweils 12 m. Am westlichen Bussteig beträgt die Länge der Kasseler Sonderborde 16 m. Die hintere Randbegrenzung der Bussteige wird mit einer geplanten Bordsteinhöhe von 12 cm ausgeführt. Zu den Haltestellen ist jeweils ein taktiles Leitsystem mit Einstiegsfeld geplant. Entlang der nördlichen Seite des ZOB ist ein helles Betonpflaster als Kontrast zum Asphalt zur Führung sehbehinderter Menschen zu den taktilen Leitsystemen der Haltestellen vorgesehen. Die Pflastersteine und die Verlegeart müssen entsprechend den Anforderungen eines Zentralen Omnibusbahnhofes (starke Belastung) ausgewählt werden.

Als Verbindung zu den Gleisen der Hohenzollerischen Landesbahn wurde am westlichen Ende des ZOB ein Fußweg durch die vorhandene Grünfläche mit einem Bordsteinanschlag von 0 cm Richtung Bahnhof hergestellt, welcher nicht Bestandteil der vorliegenden Planung ist.

Die Beleuchtung des ZOB wird im Zuge des barrierefreien Ausbaus ebenso erneuert wie das Businformationssystem.

Die Entwässerung des geplanten ZOB erfolgt, wie im Bestand, über neu anzuordnende Einlaufschächte. Diese werden an die bestehende städtische Kanalisation angeschlossen.

5. Angaben zu Umweltauswirkungen

Der barrierefreie Umbau des ZOB in Gammertingen erfolgt komplett auf der Anlage des bestehenden Zentralen Omnibusbahnhofes. Die Anzahl der Fahrten und die Fahrbeziehungen verändern sich durch den barrierefreien Umbau nicht. Aus diesem Grund sind auch keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

Oben genannte Maßnahmen sind auf der sehr begrenzten zur Verfügung stehenden Fläche des ZOB nicht möglich.

7. Kosten

Die geschätzten Baukosten betragen ca. 175.000 € (netto), das entspricht ca. 210.000 € (brutto).

Nicht enthalten sind Kosten für Leitungsumlegungen, Businformationssystem, evtl. erforderliche Untergrundverbesserung, Entsorgung von belastetem Aushubmaterial oder teerhaltigem Material.

Kostenträger ist die Stadt Gammertingen.

8. Verfahren

Der bestehende Zentrale Omnibusbahnhof ist an gleicher Stelle in ähnlicher Art und Weise bereits vorhanden. Der vorhandene Busbahnhof wird nun barrierefrei umgebaut. Ein Verfahren ist daher nicht notwendig.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Es ist vorgesehen, den bestehenden ZOB in Gammertingen in der zweiten Jahreshälfte 2018 barrierefrei umzubauen.

Aufgestellt: Tübingen, den 5. Dez. 2017
Ingenieurbüro für Bauwesen
HERBERT GERMEY GmbH

Stephan Kallenbach