

## **Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Laichingen / Bushaltestellen Gartenstraße** - Baubeschluss -

### **1. Vorlage**

An den Gemeinderat zur Beratung in der Sitzung am 12.10.2020 (öffentlich).

### **2. Sachdarstellung**

#### **2.1 Allgemeines**

Die Innenstadtsanierung läuft mittlerweile bereits mehrere Jahre. 2017 wurde der nördliche Teil der Gartenstraße zwischen der Pfeiferstraße und der Kirchstraße ausgebaut. In einem zweiten Ausführungsabschnitt wurde bis Mitte April 2018 die Pfeiferstraße zwischen der Garten- und der Radstraße fertiggestellt.

Ab Juni 2018 wurde die westliche Kirchstraße und im Anschluss die nördliche Radstraße saniert und neu ausgebaut.

Für die Gartenstraße liegt die Planung für einen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) vor. Hierfür wurde ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach VwV-EntflechtG / LGVFG mit allen zuständigen Stellen abgestimmt und beim Zuschussgeber eingereicht.

Die Voraussetzungen für den Bau des ZOB in der Gartenstraße sind nach Abschluss der o. g. Baumaßnahmen bereits geschaffen.

Die Bushaltestellen in der Gartenstraße entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik und erfüllen außerdem auch nicht die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), wonach das Ziel zu berücksichtigen ist, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Derzeit dient der an der westlichen Seite der Gartenstraße vorhandene, ca. 1,75 m breite Gehweg als Aufstell- bzw. Wartefläche für die Fahrgäste. Die fünf Haltestellen erstrecken sich über ca. 100 Meter. Für umsteigende Fahrgäste ist die Situation wenig übersichtlich. Es kommt hinzu, dass die Gartenstraße in beiden Richtungen vom Individualverkehr befahren wird und dass bei geparkten PKW in der Gartenstraße auf der östlichen Seite Busse nur schwer an haltenden Bussen vorbei kommen. Teilweise halten die Busse deshalb mitten auf der Straße.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Ausfahrt aus der Gartenstraße teilweise aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Bahnhofstraße erschwert ist und sich hier Verspätungen im Busverkehr aufbauen. Dadurch ergeben sich teilweise verpasste Anschlüsse (z. B. am Bahnhof Blaubeuren). Umlaufbedingt wirken sich diese Verspätungen zum Teil auf nachfolgende Fahrten aus.

Der Straßenausbau löst keine Erschließungsbeitragspflicht aus.

In den Sitzungen am 11.06.2018 (siehe BU-Nr. 054/2018) hat der Gemeinderat der mit den Planungsbeteiligten (Busunternehmen, RAB, DING, Nachverkehrsplaner Herr Grosse und Landratsamt Alb-Donau-Kreis) erarbeiteten Entwurfsplanung nicht zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, weitere Planvarianten zu entwickeln. Hauptkritikpunkte waren zum einen die südlichste Bushaltestelle und der vorgeschlagene Begegnungsverkehr (Busse und Anlieger) im südlichen Bereich der Gartenstraße. Außerdem wurde die Notwendigkeit einer WC-Anlage angesichts des bestehenden öffentlichen Toilettengebäudes in einer Entfernung von ca. 80 m westlich des geplanten ZOB verneint.

In der öffentlichen Gemeinderatsitzung am 15.10.2018 wurden dann sechs Planvarianten vorgestellt (siehe BU-Nr. 102/2018). Der Gemeinderat hat hieraus der Ausführung der straßenbaulichen Variante 1 mit der straßenverkehrsrechtlichen Einbahnstraße von Norden nach Süden und der Möglichkeit des Gegenverkehrs von Süden nach Norden ausschließlich für Busse zugestimmt. Außerdem beauftragte der Gemeinderat in dieser Sitzung die Verwaltung, einen neuen Antrag auf Aufnahme in das Landesprogramm LGVFG auf der Basis der Variante 1 beim Regierungspräsidium Tübingen zu stellen. Der Gemeinderat erklärte in diesem Zusammenhang auch, dass das Vorhaben in den Jahren 2020 und 2021 realisiert werden soll.

## **2.2 Neubau Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)**

Die Bushaltestelle „Laichingen Mitte“ kann trotz ihrer zentralen Lage gegenwärtig die Funktion eines Umsteigepunktes nicht voll erfüllen.

Aus diesem Grund soll die Bushaltestelle zukünftig so bedient werden, dass Busse auch aus der Bahnhofstraße in die Gartenstraße nach Norden einbiegen und diese über die Hirschstraße nach Westen wieder verlassen können, also gegenläufig befahren (siehe Anlage 1 bis 3).

Umsteigende Fahrgäste können damit den zentralen Umstiegspunkt schnell erreichen und ebenso von dort aus auf schnellem Weg zurück nach Blaubeuren befördert werden. Die Doppelbedienung schafft ein dazwischen liegendes Zeitfenster von rund zehn Minuten. In diesem Zeitfenster treffen andere Regionalbusse in Laichingen ein und fahren wieder zurück ins Umland sowie später zum Bahnhalt Merklingen. Sie ermöglichen so den Umstieg der Fahrgäste zwischen den Buslinien.

Als Grundvoraussetzung für die Konzeption muss die Haltestelle „Laichingen Mitte“ gegenläufig befahrbar werden, um die Funktion eines zentralen Umsteigepunktes zwischen allen Linien erfüllen zu können. Für die Fahrgäste können vom Mittelbussteig aus vier Abfahrtsplätze mit wenigen Schritten erreicht werden, zu zwei weiteren Abfahrtsplätzen in der Gartenstraße vor und nach dem Mittelbussteig ist der Weg auch deutlich kürzer als heute und erfordert nur die Querung der Busspur.

Die Planung und die Konzeption wurde bereits in der öffentlichen Gemeinderatsitzung am 11.06.2018 durch den Nahverkehrsberater, Herrn Ulrich Grosse persönlich vorgestellt und erläutert.

Weiter wurde die Planung mit allen betroffenen Verkehrsunternehmen und dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis abgestimmt.

Der breite Mittelbussteig mit vier Haltestellen und gegenläufigem Busverkehr dient als Rendezvousplatz und ermöglicht den Busnutzern mit wenigen Schritten ein gefahrloses und barrierefreies Umsteigen von und zu diesen Buslinien.

Die Wartezeiten erfolgen durch die große Überdachung in witterungsgeschützten Zonen. Zudem können ankommende Busse der Linie 365 die Bushaltestelle „Laichingen Mitte“ zuerst bedienen und anschließend die „Stadtverkehrsrunde Laichingen“ zu den Haltestellen im Norden von Laichingen einschieben, bevor sie dann wieder ab „Laichingen Mitte“ zum Zugknoten nach Blaubeuren und später zum Bahnhof nach Merklingen fahren.

Diese nutzerfreundlichen Vorteile überwiegen die Nachteile eines Gegenverkehrs ausschließlich mit ca. 20 abfahrenden Bussen/Tag in Nordrichtung.

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Antrags auf Zuwendungen wurde die Planung durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) aus Stuttgart geprüft. Im Prüfbericht vom 14.08.2020 (siehe Anlage 5, 4 Seiten) wird bescheinigt, dass gegen das Vorhaben in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht keine Bedenken bestehen. Die Fördervoraussetzungen nach § 3 LGVFG sind erfüllt.

Für den Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs in der Gartenstraße in Laichingen wurde vom Regierungspräsidium Tübingen mit Schreiben vom 15.09.2020 der Zuwendungsbescheid (Projektförderung) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG ausgestellt.

In Kürze ergibt sich die Möglichkeit vom Grundstück Bahnhofstraße 17 (Flst. Nr. 340, bisher Bäckerei Mangold) eine Teilfläche von ca. 51 m<sup>2</sup> zu erwerben.

Mit der zusätzlichen Fläche konnte die Planung geringfügig modifiziert werden und der östliche Einmündungsbereich Bahnhofstraße / Gartenstraße großzügig aufgeweitet werden. Hierdurch können die Gelenkbusse noch besser in die Gartenstraße einfahren, ohne dass wartende oder abfahrende Busse behindert werden.

Rechtzeitig vor Baubeginn findet eine Anliegerinformationsveranstaltung statt.

### **2.3 Ausstattung des ZOB**

Die vorgesehene Ausstattung (siehe Anlage 6 mit 14 Seiten) soll der Sicherheit und der schnellen Orientierung der Fahrgäste und damit der Akzeptanz der Anlage dienen. Neben einem Digitalen Fahrgastinformationssystem (DFI) sind auch Haltestellenübersichtspläne, Tarifinformationen, Liniennetzpläne sowie eine ausreichende Anzahl an Bänken, Abfalleimern u. ä. geplant.

Die Abfahrtshaltestellen sollen eine Überdachung als Wetterschutz erhalten und mit Sitzgelegenheiten ausgerüstet werden.

Außerdem ist für die Erhöhung der Akzeptanz des ZOB eine barrierefreie WC-Anlage vorgesehen, welche auch von Busfahren und Behinderten genutzt werden kann.

Die Fahrgastüberdachung (ca. 4 x 30 m) des 5,75 m breiten, zentralen Wartebereiches wird mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet. Die Dacheindeckung erfolgt hierzu in Verbundsicherheitsglas mit integrierten PV-Modulen. Diese Module beinhalten jeweils 4 x 11 = 44 Stück 6“ monokristalline schwarze Solarzellen mit einer Leistung je Modul von ca. 200 Wp. Die Anlagenleistung beträgt ca. 17,5 kWp und ist mit den notwendigen Wechselrichtern und Anlagenteilen ausgestattet.

## 2.4 Verkehrsregelung

Im Zuge der Maßnahme ist geplant, die Kreuzung Bahnhofstraße / Gartenstraße als einen nicht vollständig signalisierten Knotenpunkt auszubauen. Die Lichtsignalanlage soll zur Busbeschleunigung dienen, damit die Linienbusse mit geringerem Zeitverlust einbiegen können.

Die Anforderungen der Freischaltung erfolgt über Induktionsschleifen in der Fahrbahn, so dass der Verkehr auf der Bahnhofstraße tatsächlich nur im Bedarfsfall behindert wird.

## 2.5 Straßenbau

Die Gartenstraße ist asphaltiert und im geplanten, südlichen Sanierungsabschnitt in einem schlechten Zustand. Die Oberfläche weist starke Netz- und Einzelrisse, Verdrückungen und Setzungen auf. Aufgrund der Oberflächenschäden ist davon auszugehen, dass der vorhandene Straßenaufbau nicht mehr dem aktuellen Stand der Straßenbautechnik entspricht.

Die Wartebereiche der derzeitigen fünf Bushaltestellen sowie die gesamten Gehwege und Ausstattungen sind ebenfalls in einem sehr schlechten Zustand. Da zudem im Baubereich auch die Kanalisation und teilweise die Hausanschlüsse erneuert werden müssen, der ZOB ganz neu gestaltet werden soll und weitere Versorgungsleitungen neu geplant sind, kommt nur ein Vollausbau in Betracht.

Der Ausbaubereich der südlichen Gartenstraße hat eine Länge von ca. 130 m. Der gesamte Abschnitt zwischen der Bahnhofstraße und der Pfeiferstraße ist betroffen. Der für den geplanten Ausbau erforderliche Grunderwerb wurde bereits größtenteils abgeschlossen. Die eigentliche Fahrbahn mit den Anschlüssen an die Bahnhof- und die Pfeiferstraße soll mit einer Breite von 8,00 m hergestellt werden. Im Bereich des ZOB ist ein Wartebereich für die Fahrgäste mit einer 5,75 m breiten Mittelinsel vorgesehen. Die westliche Fahrspur ist mit einer Breite von 3,50 m und die östliche mit einer Breite von 6,50 m geplant.

Die Fahrgassen werden mit einem bituminösen Fahrbahnaufbau gemäß Belastungsklasse Bk 3,2 der RStO befestigt. Die Asphaltrezeptur wird optimiert, um den besonderen Beanspruchungen durch spur- und langsam fahrendem Verkehr, enge Kurvenfahrt und häufige Brems- und Anfahrvorgängen dauerhaft gerecht zu werden.

Die Fußgängerbereiche erhalten eine Befestigung aus Betonpflaster.

Die neuen Abfahrtshaltestellen erhalten als Randeinfassung Kasseler Sonderborde mit einer Höhe von 18 cm. Infolge der Borsteinhöhe wird ein barrierefreies Ein- und Aussteigen unterstützt, zudem wird eine Führung des vorderen Busrades der Niederflurbusse bei Einfahren in die Haltestelle erreicht.

Zur Gewährleistung der problemlosen Nutzbarkeit der Anlage für mobilitätseingeschränkte und sehgeschwache Personen wird auf Barrierefreiheit größten Wert gelegt. Diese wird durch partiell abgesenkte Borde und Rampen sowie durch die Anordnung von entsprechenden taktilen Leithilfen und Markierungen erreicht.

Die privaten Anschlussflächen müssen in geringem Umfang angeglichen werden.

Die Entwässerung erfolgt mit ausreichendem Längsgefälle und Querneigungen über Straßenablaufschächte. In abflussschwachen Zonen werden Schwerlastrinnen vorgesehen. Das Oberflächenwasser wird schadlos der Kanalisation zugeführt.

Im Zuge der Baumaßnahme muss nicht mehr in den Kreuzungsbereich Garten- / Pfeiferstraße (Postfiliale) eingegriffen werden. Dieser Bereich wurde bereits bei der Innenstadtсанierung fertiggestellt und auf die Planung des ZOB angepasst.

## **2.6 Ersatzhaltestellen**

Für die Umsetzung der umfangreichen Baumaßnahmen müssen natürlich die bestehenden Bushaltestellen geschlossen und Ersatzhaltestellen errichtet werden. Diese sollen während der Bauzeit von ca. März bis November 2021 im mittleren Bereich der Gartenstraße zwischen der Hirsch-, Kirch- und der Pfeiferstraße errichtet werden, da die Anlieger der Wilhelmstraße bereits bei der Innenstadtсанierung (Garten-/ Pfeiferstraße) mit Ersatzhaltestellen belastet wurden.

Die genaue Anordnung z. B. entlang des westlichen oder des östlichen Gehwegs muss noch mit den zuständigen Stellen und den betroffenen Anliegern abgestimmt werden.

## **2.7 Straßenbeleuchtung**

Im Zuge der Baumaßnahme ist es geplant, ein schlüssiges Beleuchtungskonzept aufzustellen, welches den gestalterischen und beleuchtungstechnischen Anforderungen gerecht wird. Hierfür werden neue Kabel im Gehweg mitverlegt. Der Anschluss an die bestehende Straßenbeleuchtung ist vorgesehen.

## **2.8 Breitbandausbau**

Gemäß dem Gemeinderatsbeschluss und den bisherigen Bauabschnitten der Innenstadtсанierung werden im Zuge des Vollausbau für den letzten Bauabschnitt auch die Leitungen (Leerrohre) des kommunalen Breitbandnetzes eingepflanzt.

## **2.9 Kanalisation**

Eine TV-Untersuchung der Kanäle in der Bahnhofstraße und Gartenstraße ergab, dass die Kanalisation Mängel und Schäden aufweist. Außerdem ergab die Überarbeitung des Allgemeinen Kanalisationsplans (AKP) eine hydraulische Überlastung der Kanalisation in der Gartenstraße sowie in der Wilhelmstraße und in der Bahnhofstraße. Weiter befindet sich auf Grund der Umgestaltung der Bushaltestelle zu einem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) der geplante „Kasseler Sonderbordstein“ direkt über dem bestehenden Kanal.

Angesichts o. g. Punkte sowie dem möglichen Erhalt der bestehenden Kanalisation in der Bahnhofstraße soll die Kanalisation in der Gartenstraße zwischen der Bahnhofstraße und der Pfeiferstraße ausgewechselt werden (siehe Anlage 3 und 4). Es sind Stahlbetonrohre DN 600 geplant. Der von der Heinrichstraße ankommende Kanal wird mit einem neuen Kanal DN 400 ebenfalls in Stahlbeton an den Kanal der Gartenstraße angeschlossen. Der Kanal von der westlichen Bahnhofstraße wird ebenfalls mit einem neuen Kanal DN 400 in Stahlbeton an den neuen Kanal in der Gartenstraße angeschlossen. Bestehende Kanäle im Kreuzungsbereich der Bahnhofstraße / Gartenstraße / Heinrichstraße können stillgelegt bzw. als Anfangshaltungen ausgebildet werden.

Die neuen Kanäle liegen in einer Tiefenlage zwischen 2,50 m und 4,00 m.

Etwa ein Drittel der Hausanschlussleitungen müssen im Baufeld aufgrund des baulichen Zustandes bis zur Grundstücksgrenze erneuert werden. Die restlichen Hausanschlussleitungen werden lediglich an die neuen Stahlbetonleitungen umgeschlossen.

Die Herstellung von zusätzlichen bzw. die Erneuerung von bestehenden Grundstücksanschlüssen in privaten Bereichen muss noch mit den Anliegern abgestimmt werden.

## **2.10 Wasserversorgung**

Die bestehende Wasserleitung DN 100 bzw. DN 150 wurde im Jahre 1998 neu verlegt und soll erhalten bleiben. Lediglich im Kreuzungsbereich der Bahnhofstraße sind Umbauarbeiten erforderlich (siehe Anlage 4).

Die Herstellung von zusätzlichen bzw. die Erneuerung von bestehenden Grundstücksanschlüssen in privaten Bereichen muss noch mit den Anliegern abgestimmt werden.

## **2.11 Maßnahmen anderer Erschließungsträger**

Die anderen Erschließungsträger (Deutsche Telekom, Unitymedia, sdt.net AG, Netze-Gesellschaft Südwest, Albwerk Geislingen) wurden über die geplante Maßnahme informiert. Die Details werden im Zuge der weiteren Planung und Vorbereitung der Maßnahme noch abgestimmt.

## **2.12 Belagserneuerung in der K 7423, Bahnhofstraße**

Im Zuge der Baumaßnahme wird der Landkreis, vertreten durch das Landratsamt Alb-Donau-Kreis in der Bahnhofstraße (K 7423) die Asphaltdeckschicht auf der gesamten Fahrbahnbreite erneuern. Diese Belagserneuerung erstreckt sich auf die Strecke kurz nach dem Kreisverkehrsplatz der Stadtmitte bis auf Höhe des Rathauses, kurz vor der Kreuzung Wilhelmstraße.

Weiter werden in diesem Zusammenhang die Schachtabdeckungen der Kanal- und Wasserschächte durch die Stadt saniert.

## **2.13 Ausführungszeitraum**

Die Gesamtmaßnahme einschließlich Asphaltdeckschichteinbau soll von März 2021 bis November 2021 erfolgen, so dass der neue ZOB mit Einführung des neuen Busfahrplanes im Dezember 2021 genutzt werden kann.

# **3. Kosten und Finanzierung**

## **3.1 Kosten**

Für die Maßnahme entstehen nach der Kostenberechnung folgende Kosten:

- ZOB Gartenstraße (7 / 5410 0100 / 119 / 7872 0000) einschließlich Beleuchtung (7 / 5410 0200 / 119 / 7872 0000)	1.400.000,00 €
- Ausbau kommunales Breitbandnetz (7 / 5360 0100 / 119 / 7872 0000)	30.000,00 €
- Kanalisation Gartenstraße, Bereich ZOB (7 / 5100 0000 / 119 / 7872 0000) (einschließlich Grundstücksanschlüssen)	320.000,00 €
- Wasserleitung Gartenstraße, Bereich ZOB (7 / 4110 0000 / 119 / 7872 0000) (einschließlich Grundstücksanschlüssen)	<u>netto 45.000,00 €</u>
<b>Gesamt:</b>	<b>1.795.000,00 €</b>

### 3.2 Finanzierung

Die geplanten Maßnahmen wurden im Investitionsprogramm des Haushaltsplans berücksichtigt. Hierbei wurden o. g. Ausgabemittel eingeplant.

### 3.3 Zuschüsse

Gemäß Zuwendungsbescheid (Projektförderung) vom 15.09.2020 des Regierungspräsidiums Tübingen wird das Vorhaben vorläufig mit 593.691,00 Euro gefördert.

Weiter erhält die Stadt für diese Baumaßnahme 200.000 Euro Zuwendungen aus dem Ausgleichsstock.

## 4. Beschlussvorschlag

- a) Der Gemeinderat stimmt der Herstellung der Abwasserbeseitigungsanlagen und der Wasserversorgung sowie der Gesamtmaßnahme entsprechend der o. g. Sachdarstellung zu.
- c) Die Verwaltung wird beauftragt, die Bauarbeiten öffentlich auszuschreiben.

**Vertagungsfähig:** nein

Laichingen, den 01.10.2020

Gefertigt:

Gesehen:

Gesehen:

Gesehen:

Braun  
SG-Leiter

Hascher  
Amts-/ Betriebsleiter

Köpf  
stv. Amtsleiter

Kaufmann  
Bürgermeister

Anlagen:

- Lageplan Straßenbau (Plan Nr. 3)
- Vergrößerter Auszug aus Lageplan Straßenbau
- Lageplan Kanal und Wasser (Plan Nr. 4.1)
- Lageplan Bereich Bahnhofstraße, Einmündung Gartenstraße (Plan Nr. 3.2)
- Prüfbericht NVBW / Fachtechnische Prüfung vom 14.08.2020 (4 Seiten)
- Pläne und Fotos zur Ausstattung des ZOB (14 Seiten)