

Universitätsstadt Tübingen

Beauftragte/r für Wohnraum und barrierefreies Bauen
Hartmann, Julia Telefon: 07071 204-2281
Burkhardt, Axel Telefon: 07071 204-2282
Gesch. Z.: 021/

Vorlage 261/2017
Datum 20.06.2017

Berichtsvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**

Betreff: **Barrierefreie Erschliessung Schloss Hohentübingen**

Bezug: Antrag der Linken 79/2015

Anlagen: 0

Zusammenfassung: Die Vorlage beschreibt die Prüfung der Einrichtung eines kostenlosen und barrierefreien Shuttle-Dienstes zum Schloss Hohentübingen. Es wird die probeweise Einführung eines Shuttledienstes über eine vertragliche Vereinbarung mit der Taxizentrale empfohlen.

Ziel: Durch die Einrichtung eines kostenlosen Shuttle-Dienstes für den steilen Auf- und Abstieg der Burgstiege soll Menschen mit Gehbehinderung der Besuch von Schloss Hohentübingen erleichtert werden.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

In Bezug auf Vorlage 79/2015 wurde eine Prüfung für die Einrichtung eines kostenlosen und barrierefreien Shuttle-Dienstes nach Schloss Hohentübingen zugesichert. Diese Prüfung ist nun erfolgt.

2. Sachstand

Die Burgstiege mit ihrem starken Gefälle und dem historischen Belag stellt derzeit eine große Hürde für Menschen mit Gehbehinderungen dar und erschwert den Besuch von Schloss Hohentübingen erheblich.

Derzeit gibt bereits die informelle Möglichkeit, bis zum Schlosshof mit dem PKW zu fahren. Diese wird z.B. bei Veranstaltungen oder Museumsbesuchen von Menschen mit Gehbehinderung genutzt. Eine offizielle Transportmöglichkeit besteht nicht, die tatsächliche Nachfrage nach einem Shuttle-Dienst lässt sich aber schwer abschätzen:

Das Museum hat derzeit ca. 25.000-30.000 Besucher pro Jahr, die Verteilung ist aber stark saisonal abhängig. Mit UNESCO-Status könnte sich diese Zahl schnell vergrößern. Daher wäre ein solcher Dienst möglicherweise nachgefragt. Der Lift im Museum Schloss Hohentübingen wird derzeit nach Angaben der Museumsverwaltung nur einige Male pro Monat genutzt.

3. Vorgehen der Verwaltung

Für die kostenlose barrierefreie Erschließung per Shuttle-Dienst wäre es möglich, mit der Taxi-Zentrale eine entsprechende vertragliche Vereinbarung zu treffen. Die Taxizentrale ist grundsätzlich bereit, bei diesem Projekt mitzuwirken.

Demnach könnten Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von jedem Punkt in der Altstadt kostenlos zum Schloss und wieder hinunter fahren. Die Taxis bieten üblicherweise genügend Platz, um einen klappbaren Rollstuhl (oder einen Rollator) zu transportieren. Das Angebot stünde Menschen mit grün-orangem Behindertenausweis (Merkzeichen G, aG, BI, H oder GI) offen. Die Taxiunternehmen würden dann die tatsächlichen Kosten direkt mit der Universitätsstadt abrechnen.

Dieses Angebot könnte gezielt über die touristischen Internetseiten sowie durch den Bürger- und Verkehrsverein bzw. die Pressestelle beworben werden. Ggf. könnte überdies durch Hinweisschilder am Marktplatz und am faulen Eck auf das Angebot hingewiesen werden.

Diese Variante müsste von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Nach einer ersten, unverbindlichen Einschätzung scheint es aber keine unüberwindbaren rechtlichen Hindernisse zu geben. Eine finale Einschätzung kann es aber erst nach Antragstellung bei der Aufsichtsbehörde geben.

Die Verwaltung empfiehlt die Einrichtung eines solchen Dienstes als einjähriges Pilotprojekt mit anschließender Evaluation. Für das Projekt müsste eine gesonderte Haushaltsstelle geschaffen werden.

4. Lösungsvarianten

4a) Anschaffung eines ausleihbaren motorgetriebenen Elektrorollstuhls. Nach Rücksprache mit Behindertenverbänden wurde von dieser Lösung abgeraten: Einerseits ist die Steuerung eines Elektrorollstuhls gewöhnungsbedürftig und die Einweisung in das Gerät würde einen erheblichen Einlern- und Betreuungsaufwand nach sich ziehen. Außerdem werden Rollstühle

üblicherweise sehr individuell an die jeweiligen Benutzenden angepasst.

4b) Einrichtung von offiziellen Behindertenparkplätzen im Schlosshof. Auch diese Variante wurde mit Experten besprochen und kritisiert: Ob die Parkplätze dann tatsächlich auch zur Verfügung stehen, lässt sich nicht mit Sicherheit wissen. Menschen mit Behinderung, die keinen Zugang zu einem PkW haben, würden von dieser Lösung ausgeschlossen.

4c) Die Integration des Transportes in den Tag-SAM Verkehr. Für die Einschränkung auf Menschen mit Behinderung bestehen rechtliche Hürden, da das Landesgesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) die Eingrenzung auf bestimmte Personengruppen nicht erlaubt. Deshalb müsste der Dienst für einen Pauschalpreis für alle Nutzergruppen angeboten werden. Für Menschen mit Freifahrtberechtigung über den Schwerbehindertenausweis wäre der der Dienst wie jede andere ÖPNV-Fahrt dann jedoch kostenlos. Ein nichtmotorisierter Rollstuhl oder eine Gehhilfe könnte eingeladen werden.

Um die Zahl der Nutzungen auf diese Zielgruppe zu begrenzen, sollten nur kurze Strecken angeboten werden. Da die Fahrten in der Regel am Hauptbahnhof beginnen und sich die verkehrliche Situation nicht beeinflussen lässt, müsste wie bei allen anderen SAM-Fahrten die Fahrt spätestens 30 Minuten vor Abfahrt angemeldet werden. Als Start- und Endpunkte böten sich das faule Eck und der Marktplatz an.

Zwar sehen die derzeitigen Verträge der SWT ein ausschließliche Vergütung der Besetzt-km vor, diese Kalkulation setzt aber voraus, dass die Fahrten i.d.R. am Hbf beginnen oder enden, wo die Fahrzeuge stationiert sind. Näherungsweise müsste man also davon ausgehen, dass auch die Leerfahrt ab Hbf bezahlt werden muss. Die tatsächlich angebotene Strecke hätte demnach keine Auswirkung auf die Vergütung.

Die Strecke Hbf – Schloss wäre derzeit mit ca. 4,30 EUR zu vergüten. Bei einer Frequenz von durchschnittlich 20 beförderten Personen (40 Hin- und Rückfahrten im Monat) wäre dies eine jährliche Belastung von rund 2000 Euro. Da die Nutzung allen offen steht, ist aber möglicherweise mit einer höheren Auslastung als bei Vorschlag der Verwaltung zu rechnen. Gegebenenfalls muss für diese Variante ein neues Fahrzeug angeschafft werden, was zu zusätzlichen Einmal- bzw. Kapitalkosten führen würde. Nach Auskunft des derzeitigen Vertragspartners der Stadtwerke für den SAM-Verkehr kostet ein geeignetes Fahrzeug ca. 50.000 EUR.

4d) Die Beauftragung von Taxi-Unternehmen entsprechend Punkt 3. Allerdings erfolgt die Abrechnung nicht über die Taxiunternehmer, sondern direkt durch die Fahrgäste. Diese Variante wäre vermutlich nicht genehmigungspflichtig, würde aber einen erhöhten Verwaltungsaufwand bei der Abrechnung mit sich bringen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Es ist schwer zu prognostizieren, in welchem Umfang das Angebot genutzt werden würde. Gemäß der Auskunft der Taxizentrale sind mit Kosten in Höhe von rund 9 Euro pro Fahrt zu rechnen. Bei 20 beförderten Personen (40 Fahrten) pro Monat entspräche dies einer jährlichen Haushaltsbelastung in Höhe von etwa 4.320 Euro. Entsprechende Mittel müssten im Haushalt 2018 bereitgestellt werden.