

**Projekt Linie 3 – Verlängerung nach Königsbrunn;
Aktenvermerk zur Berücksichtigung der Stellungnahmen der Behindertenvertretungen
aus der Vorabbeteiligung**

1. Z-Überwege mit Umlaufsperrern über Bahnkörper von Straßenbahnen sind grundsätzlich fester Bestandteil im einschlägigen technischen Regelwerk, werden vielfach in anderen Städten standardmäßig bei Fußweg- und kombinierten Fuß-/Radwegquerungen auf der freien Strecke und als Haltestellenüberweg eingesetzt.
Sie gelten gemeinhin als Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu läuft derzeit auch ein Forschungsvorhaben über die „Verkehrssicherheit von Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer über Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken (82.613)“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), dessen Ergebnisse aber noch nicht vorliegen.
Aus diesem Grund war die Berücksichtigung von Z-Überwegen Planungsvorgabe für das Projekt Linie 3 – Verlängerung nach Königsbrunn.
2. In den Stellungnahmen sowohl des Behindertenbeirats der Stadt Augsburg vom 11.10.2017 als auch der Behindertenbeauftragten des Landkreises Augsburg vom 06.10.2017 aus der Vorabbeteiligung, d.h. im Vorfeld der Planfeststellung, werden als Hauptpunkt die geplanten Z-Überwege mit Umlaufsperrern bei Haltestellen und bei Geh- und Radwegen als nicht geeignet für die Belange von Sehbehinderten/Blinden und Rollstuhlfahrern kritisiert.
3. Daraufhin wurden Abstimmungen mit beiden Behindertenvertretungen am 27.11.2017 und am 07.12.2017 durchgeführt. Beim ersten Termin wurde ein Praxistest bei der Pilot-haltestelle „Innovationspark/LfU“ durchgeführt. Bei dieser Haltestelle wurde erstmalig im Augsburger Straßenbahnnetz ein Haltestellenüberweg in Z-Form im Zuge des barrierefreien Haltestellenausbauprogramms gebaut. Beim Praxistest des schrägen Überwegs durch betroffene Testpersonen haben sich die Befürchtung der Behindertenvertretungen insbesondere für Blinde und Sehbehinderte als zutreffend herausgestellt.
4. Aus diesem Grund wurde die Genehmigungsplanung wie folgt angepasst:
 - a) Überquerungen im Haltestellenbereich werden mit Versatz und Umlaufsperrern geplant anstelle der Z-Überwege.
Damit erfolgt der Gleisüberweg geradlinig wie von den Behindertenvertretungen gefordert. Die Verkehrssicherheit wird erhöht durch Umlaufsperrern, durch die Radfahrer zum Absteigen gezwungen und die sehenden Fahrgäste für die Gefahrensituation im Gleisbereich sensibilisiert werden.
 - b) Die Überquerung im Haltestellenbereich wird signalisiert als Rot-Dunkel-Anlage für Sehende und mit Blindensignalisierung nach dem 2-Sinne-Prinzip (taktil und akustisch). Die Straßenbahnen erhalten Fahrsignale. Die Überwege sind somit nur kurzzeitig bei anrückender Straßenbahn für die querenden Fahrgäste gesperrt.
Das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Sehende wird durch die zusätzliche Rot-Dunkel-Signalisierung erreicht.
 - c) Die Querungsstellen für Radfahrer und Fußgänger auf der freien Strecke werden weiterhin in Z-Form mit Umlaufsperrern vorgesehen. Die Sicherung erfolgt nichttechnisch durch Sicht auf die Annäherungsstrecke und Kennzeichnung durch Andreaskreuze (ohne zusätzliche Signalisierung).
Sie sind damit nicht barrierefrei für Sehbehinderte/Blinde. Da jedoch die zugehörigen Wege im Grünkorridor in Königsbrunn ungeeignet sind für Sehbehinderte/Blinde ohne Fremdhilfe, halten die SWA eine Blindensignalisierung für nicht sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar.
5. Umsetzung in Genehmigungsunterlagen: Siehe Erläuterungsbericht (Anlage 1.1 der Genehmigungsplanung), Kapitel 6.5.2.1 und 6.6.1, 6.6.13 – 6.6.16 und 6.6.18 sowie Lagepläne (Anlage 4.1 der Genehmigungsplanung)