

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/249/2018

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Ricus Kerckhoff	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / VPI / ÖPNV

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Barrierefreiheit Bushaltestellen: Ausbaustandards

Anlagen:

Anlage 1: Entwurf Prioritätenliste barrierefreier Ausbau Haltestellen

Anlage 2: Prioritätenliste für die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Masten

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Umwelt- und Verkehrsausschuss	09.05.2018	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Die Haltestellen sind gemäß dem Vorschlag der Verwaltung (siehe Punkt 4.3) sukzessive auszubauen. Die erforderlichen Haushaltsmittel sind anzumelden.

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		395.000 € für 2019	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		1,8 Mio. € (in 5 Jahren) voraussichtlich 925.000 € (825.000 € Förderung möglich)	
Haushaltsmittel vorhanden?		266.018 € auf PSK 541101.0961013.0459 (216.000 € HH 2018 und 50.018 € aus 2017 und 2016)	
Folgekosten?		(162.000 € für die Ausstattung von 9 Haltestellen mit DFI-Masten)	

I. Zusammenfassung

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Schwabach wird derzeit eine Prioritätenliste erstellt. Der Teilnahverkehrsplan Barrierefreiheit soll im Juli zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Um mit der Vorplanung für die 2019 auszubauenden Haltestellen beginnen und den Förderantrag stellen zu können wird muss zeitnah ein Planungsauftrag erteilt und der Ausbaustandard definiert werden . Die Vorlage dient auch den kommenden Haushaltsberatungen.

Für den barrierefreien Ausbau von 7 Haltestellen(steige) pro Jahr werden in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich 360.000 € pro Jahr benötigt. Ca. 165.000 € an Fördermitteln könnten dafür gewährt werden. Die genauen Kosten werden ermittelt, sobald die Vorplanungen vorliegen. Diese werden dann dem Planungs- und Bauausschuss vorgestellt.

Der Ausbau soll auf eine Bordsteinhöhe von 20 cm erfolgen. Für die Haltestellen auf der Prioritätenliste soll der Kasseler Sonderbord plus verwendet werden. Für sonstige Haltestellen, die im Rahmen von Unterhaltsmaßnahmen mit ausgebaut werden, soll wie bisher der abgeschrägte Granitbordstein verwendet werden.

Für neun Haltestellen(steige) soll eine Ausstattung mit einem DFI-Masten (Digitales Fahrgastinformationssystem) durch die Anlage von Leerrohren zur Stromversorgung und Fundamente mit vorbereitet werden. Hinsichtlich Ausschreibung, technischer Einrichtung und Unterhalt sind verwaltungsintern noch Zuständigkeiten und Vorgehensweise zu klären.

II. Sachvortrag

1 Ausgangslage

Ein 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“ (PBefG § 8 Abs. 3). Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Dies kann in Form von Prioritätenlisten für den Ausbau von Haltestellen erfolgen.

Dazu wird derzeit von der VGN-GmbH eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Schwabach vorbereitet. Zwei Arbeitskreissitzungen zu diesem Thema fanden bereits statt. Bei der ersten Sitzung wurden Kriterien zur Auswahl der vorrangig barrierefrei auszubauenden Haltestellen festgelegt. Bei der zweiten Sitzung am 10.04.2018 wurden die Ergebnisse bei dieser Auswahl vorgestellt. Der Bericht zum Teilnahverkehrsplan Barrierefreiheit soll dem Umwelt- und Verkehrsausschuss am 04.07.2018 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Anlage 1 zeigt die Auswahl der vorrangig barrierefrei auszubauenden Haltestellen im Entwurf - vorbehaltlich des Beschlusses im Juli.

Für den Haushalt 2019 sollen für den Umbau von Haltestellen erforderlichen Mittel angemeldet werden. Da es sich hier um ein größeres Investitionspaket handelt, bedarf dies der Vorberatung. Die Vorplanungen sollen bereits begonnen werden um Förderanträge stellen zu können, damit Bauarbeiten auch 2019 beginnen können.

Maßgeblich für die Barrierefreiheit im ÖPNV sind Fahrzeuge, Infrastruktur (Haltestellen) sowie die Fahrgastinformation.

2 Fahrzeuge

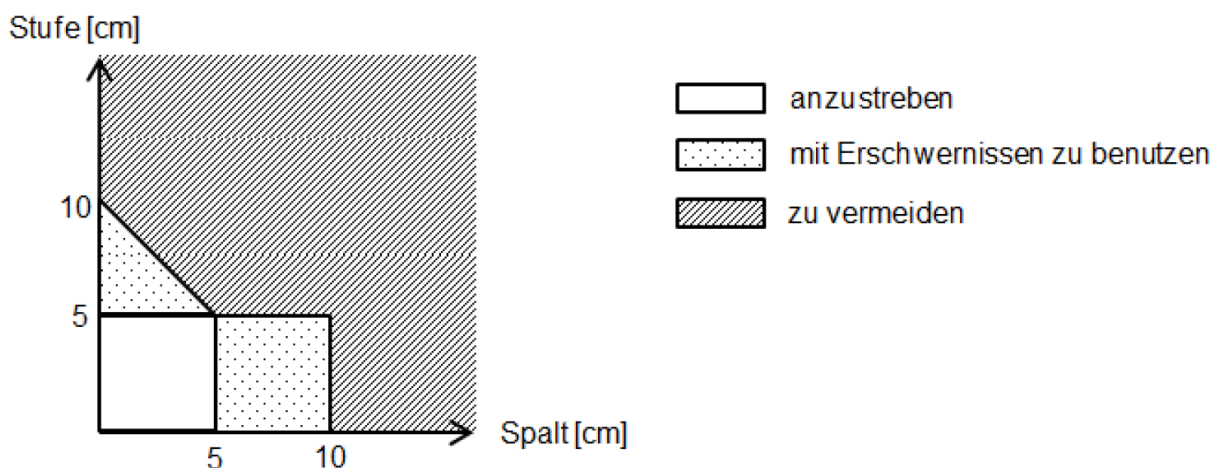
Niederflurige Fahrzeuge und automatische Ansagen im Fahrzeug zur nächsten Haltestelle sind bei der Stadtverkehr GmbH und der VAG bereits Standard. Reisebusse oder sonstige nicht niederflurige Fahrzeuge im Linienverkehr des Landkreises Roth wurden und werden nach und nach ersetzt. In den Ferien werden in Schwabach von Regionalbusunternehmen teilweise Transporter / Sprinter eingesetzt, deren Türen sich nach außen öffnen, dies führt zu Problemen bei erhöhten Bordsteinen.

3 Haltestellen

3.1 Rahmenbedingungen

Die Verbundgesellschaft hat bauliche Mindeststandards von Haltestellen innerhalb des ZVGN „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ abgestimmt und vorgegeben. Dieses Papier (Anlage 1) gibt einen weitgefassten Rahmen vor, der bei den einzelnen Kommunen noch ausgefüllt werden muss. Entscheidungsbedarf besteht hinsichtlich der Bordsteinhöhen und der Bordsteinformen.

Reststufe und Restspalte beim Ein- und Ausstieg sind wesentliche Größen hinsichtlich der Benutzbarkeit des ÖPNV für, in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, z.B. mit Rollstuhl oder Rollator. Anzustreben ist, dass diese nicht mehr als 5 cm betragen. Zulässig sind Reststufen und Restspalten bis 10 cm, die von Menschen mit Behinderungen mit Erschwernissen bzw. Ausfahren einer Klapprampe durch den Busfahrer zu benutzen sind.



Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2. Auflage, Alba Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012.

Die meisten Niederflurfahrzeuge verfügen über eine sog. Kneelingfunktion, bei der im Stand die Ein- und Ausstiegshöhe von 34 cm um 8-10 cm auf 24-26 cm abgesenkt werden kann. Bei einer Bordsteinhöhe von 20 cm ergibt sich eine Reststufe von 4-6 cm. Bei 16 cm beträgt die Reststufe 8-10 cm. Der Einstieg ist dann nur mit Erschwernissen zu benutzen. Busfahrer sind gehalten bei Bedarf manuell an der zweiten Tür die Rampe auszuklappen.

Wenn Busse die Haltestelle nicht in gerade Linie anfahren können, müssen Sie den Bordstein überstreichen. Dies kann bei höheren Bordsteinen (oder abgesacktem Belag) zum Aufsetzen und Beschädigungen an Fahrzeug und Bordstein führen. Gelenkbusse können auch mit dem Faltenbalg aufsetzen.

Nach Angaben des OVF sind Regionalbusse an der vorderen rechten Seite außen ohne Kneeling 23 cm hoch, mit Kneeling 17 cm. Die Einstiegshöhe beträgt mit Kneeling 32 cm und ohne Kneeling 38 cm.

Busse und Transporter / Sprinter mit Außenschwenktüren haben an Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von 20 / 22 cm Probleme die Türen zu öffnen.

3.2 Beispiele

In Schwabach erfolgte bisher der barrierefreie Ausbau im Rahmen von Unterhaltsmaßnahmen, die an Bushaltestellen notwendig wurden (Eichwasen Nord, Schillerstraße, Bild 1), nach einem einfachen Standard. Dabei kam ein abgeschrägter Granitbordstein (Bild 2) zum Einsatz. Damit können, wenn der Bus nahe an den Bordstein fährt, um den Restspalt gering zu halten - Beschädigungen des Reifens reduziert werden. Der Bordstein wurde auf 16 cm angehoben.



Bild 1



Bild 2

Wird eine Bordsteinhöhe von mehr als 16 cm gewählt, muss ein kontrastreiches und taktil erfassbares Pflaster im Längsverlauf angelegt werden. Bild 3 zeigt den Standard, mit dem in Nürnberg Haltestellen auf 20 cm Höhe ausgebaut werden. Hier wird der abgeschrägte Granitbordstein verwendet. Bei Bordsteinhöhen über 16 cm muss der Bordstein kontrastreich von dem Pflaster abheben.



Bild 3



Bild 4

Bild 4 zeigt eine Ausführung in Fürth mit einer Höhe von 22 cm mit dem sog. Kasseler Sonderbord und einem DFI-Masten. Der Kasseler Sonderbord reduziert den Reifenabrieb deutlich besser als bei den abgeschrägten Granitborden und ermöglicht ein dichteres Heranfahren. Sie sind pro Haltestelle um 2.500 € teurer.

Der Kasseler Sonderbord plus (Bild 5) verfügt über eine weitere Mulde, die dem Aufsetzen beim Absenken entgegenwirkt, aber den Restspalt geringfügig vergrößert. Behindertenverbände in Kassel haben sich für diese Ausführung ausgesprochen, weil Stufen schwerer zu überwinden sind als Spalten.

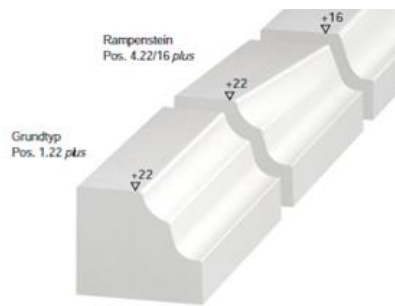


Bild 5

4 Barrierefreie Fahrgastinformation

4.1 Elektronische Fahrplanauskunft

Die Umsetzung einer barrierefreien Information der Fahrgäste soll durch eine Anpassung der Internetauskunft durch den VGN sowie mobile Endgeräte erfolgen. Das von der VGN-GmbH im Auftrag der Stadt erstellte Haltestellenkataster liefert Grundlagen dazu.

4.2 Digitales Fahrgastinformationssystem

Ein Digitales Fahrgastinformationssystem (DFI) ermöglichen eine sog. Echtzeitauskunft über die tatsächlichen Abfahrtszeiten der nächsten Bussen vor Ort. Diese DFI-Masten haben auch Taster, mit denen Sehbehinderte, eine Ansage der nächsten Abfahrtszeiten aktivieren können.

Erfahrungswerte im Landkreis Fürth zeigen, dass für einen DFI-Mast durchschnittlich mit Kosten von 18.000 € gerechnet werden muss. Je nachdem wie aufwendig die Verlegung der Stromversorgung ist, können die Kosten höher oder niedriger ausfallen.

Aufgrund der hohen Kosten können DFI-Masten nur an den wichtigsten Haltestellen zum Einsatz kommen. Als Kriterien für die Auswahl der Haltestellen, die entsprechend ausgerüstet sein sollten, werden vorgeschlagen:

- Umsteigepunkte
- Anzahl Einsteiger (über 500)
- Anzahl Fahrten (über 100)

Alle drei Kriterien sind erfüllt bei den Haltestellen Schwabach Bahnhof, Limbach Bahnhof, Schillerplatz, Ludwigstraße, Wolkersdorf Mitte. In Wolkersdorf sollte aufgrund der räumlichen Nähe und Bedeutung dann auch die Haltestelle Wendeschleife entsprechend ausgestattet werden, obwohl dort die Kriterien nicht erfüllt sind.

Zwei dieser Kriterien sind erfüllt bei Rathaus, Busbahnhof Süd, Gutenbergstraße, Neutorstraße, Nürnberger Straße, Nördlinger Straße, Wolkersdorf Nord.

Es wird vorgeschlagen zunächst die Haltestellen bei denen drei Kriterien erfüllt sind mit DFI-Masten auszustatten, ggf. im Zuge des Umbaus Martin-Luther-Platz aufgrund ihrer Zentralität Bedeutung auch die Haltestelle Rathaus. Auf jeden Fall sollen hier und bei den Haltestellen, bei denen zwei Kriterien erfüllt sind, im Zuge des barrierefreien Umbaus der Haltestellen dort Leerrohre zur Stromversorgung und Fundamente mit errichtet werden.

Zu entscheiden ist, ob reine Schulbushaltestellen, die ohne größere Bedeutung für den ÖPNV außerhalb des Schülerverkehrs sind, wie Busbahnhof Süd am WEG eine solche Ausstattung bekommen sollten.

Die technischen Rahmenbedingungen zur Einrichtung eines solchen Systems sind komplex.

Es wird daher empfohlen, Ausschreibung und Betreuung bei der Einrichtung sowie Unterhalt an externe Fachplaner zu vergeben. Innerhalb der Stadt muss noch geprüft werden, welche Stelle für die Betreuung dieses Vorhabens zuständig sein wird.

5 Vorschlag der Verwaltung

5.1 Haltestellen

Die Verwaltung schlägt vor, zukünftig bei den Haltestellen mit hoher Priorität den Kasseler Sonderbord plus zu verwenden. Wenn im Zuge von Unterhaltsmaßnahmen sonstige Haltestellen betroffen sind, soll wie bisher der abgeschrägte Granitbordstein verwendet werden.

Die Ausbauhöhe soll 20 cm betragen. Damit wird eine kontrastreiche Gestaltung der Längsseite notwendig. Dabei soll die Ausgestaltung sich an dem Nürnberger Muster orientieren (dunkle Platten und Längsrillen).

In Buchten und bei Haltestellen in Kurven soll nur der Bereich der ersten beiden Türen (ca. 9 m) auf 20 cm angehoben werden. Der Bereich, der beim Einfahren überstrichen wird soll auf 16 cm angehoben werden.

Die Reihenfolge des Ausbaus richtet sich nach dem noch zu fassenden Beschluss im Teilnahverkehrsplan Barrierefreiheit.

Die Reihenfolge für die weitere Planung nach dem derzeitigen Stand wäre: Ludwigstraße, Bahnhof Limbach, Busbahnhof Süd, Falbenholz Mitte (mit Querungshilfe), Neutorstraße, Nördlinger Straße (ggf. mit Umbau Knoten), Schillerplatz, Wolkersdorf Mitte und Wendeschleife¹.

Im Zuge der Planung müssen die technische bzw. verkehrliche Machbarkeit bzw. eventuell notwendige Verlegungen geprüft werden (z.B. Haltestelle Neutorstraße stadtauswärts (Kurve, Steigung) und Bahnhof Limbach (Brücke). Die Haltestelle Rathaus am Martin-Luther-Platz wird im Zuge der Platzgestaltung mit umgebaut. Das taktile Leitsystem am Bahnhof / Busbahnhof soll 2018 oder 2019 angepasst werden.

¹ Am Schillerplatz sind aufgrund der Länge die Buchten nicht als 2 Haltestellensteige sondern als 4 Haltestellensteige in der Kalkulation enthalten. Je nachdem was die Kostenkalkulation ergibt, können eventuell auch noch die Haltestellen Wolkersdorf Mitte und Wendeschleife bis 2020 angegangen werden.

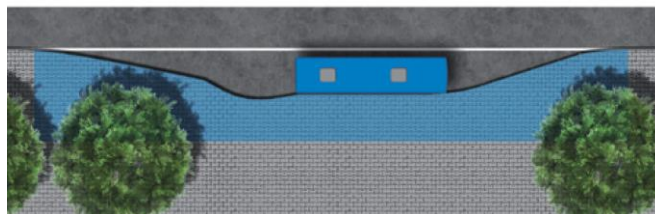
5.2 Busbuchten

Forschungsergebnisse haben gezeigt, dass haltende Busse den Verkehr nicht wesentlich ausbremsen, da die Knoten und nicht die Strecke die Leistungsfähigkeit bestimmen. Busbuchten sollen vor diesem Hintergrund und um den Busverkehr zu bevorzugen – soweit es mit Blick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs möglich ist - zukünftig vermieden und ggf. zurückgebaut werden. Es ist absehbar, dass dies insbesondere an vierspurigen Straßen und Bundesstraßen nicht möglich sein wird.

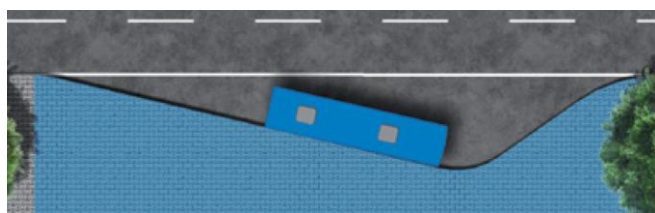
Bei nach wie vor erforderlichen Busbuchten können wenn der erforderliche Platz zur Verfügung steht - auch Halstellentaschen oder Haltestellen mit sog. Nasen errichtet werden.



Haltestelle mit Nase
Quelle: Kanton Basel
über Stadt Fürth



Haltestelle mit Nase (Quelle: VRN)



Halstellentasche (Quelle: VRN)

5.3 Digitales Fahrgastinformationssystem (DFI)

Für neue DFI-Masten sollen im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen Leerrohre verlegt und Fundamente gesetzt werden. Die Zuständigkeiten sind noch verwaltungsintern zu klären und dann eine Planung und Umsetzung mithilfe externer Fachplaner beauftragt werden.

III. Kosten

Auf der Grundlage von Erfahrungswerten aus aktuellen Bauvorhaben wurden die Kosten für den Umbau einer Haltestelle wie folgt geschätzt:

	Haushaltsrelevant		Förderung	Kosten abzügl. Förderung	
	Bau- und Planungskosten			von	bis
	von	bis			
Normale Haltestelle	35.000 €	40.000 €	25.000 €	10.000 €	15.000 €
Kap-Haltestelle	40.000 €	46.000 €	25.000 €	15.000 €	21.000 €
Haltestelle mit Busbucht	58.000 €	63.000 €	25.000 €	33.000 €	38.000 €

Diese Kosten beinhalten eine Ausführung mit dem Kasseler Sonderbord plus. Würde man dies durch den abgeschrägten Granitbordstein ersetzen, können die Kosten pro Haltestelle um ca. 2.500 € gesenkt werden.

Werden mit einem Maßnahmenpaket förderfähige Kosten von 100.000 € nicht unterschritten (Bagatellgrenze), ist eine Förderung pro Haltestelle in Höhe von pauschal 25.000 € möglich. Möglicherweise wird eine Förderung nach laufendem Meter Bordsteinumbau möglich, bei dem die Kommunen besser abschneiden.

Eine Haltestelle (z.B. Schillerplatz) hat in der Regel zwei Steige, auf jeder Straßenseite einen. Die Angaben beziehen sich auf einen Haltestellensteig. In Schwabach gibt es 214 Haltestellensteige. Wenn bis zum 01.01.2022 davon 35 ausgebaut werden sollen (vorrangig auszubauende Haltestellen nach der im AK am 10.04.2018 präsentierten Prioritätenliste) ergibt sich eine Investitionssumme vom 1,8 Mio. €. Durch die Förderung kann die Stadt voraussichtlich 825.000 € zurückerhalten.

Diese Kostenschätzung beinhaltet nicht im Umfeld weitere erforderliche Maßnahmen wie z.B.:

- eine Querungshilfe (Falbenholz Mitte),
- die Zuwegung (Schulzentrum Süd),
- Maßnahmen Radverkehr (Wolkersdorf Mitte),
- eine Knotenanpassung (Nördlinger Straße),
- den Barrierefreier Umbau der LSA (Nasbach).

In der Investitionssumme sind auch nicht die Kosten für den barrierefreien Umbau von Haltestellen im Rahmen des Umbaus Martin-Luther-Platz oder von im Rahmen des Straßenausbaus anzupassenden Haltestellen (Auf der Aich) enthalten.

Verteilt man Investitionssumme auf drei Jahre ab 2019 ergibt sich bis 2021 bei 12 Haltestellen(-steige) pro Jahr ein geschätzter Mittelbedarf in Höhe von 530.000 € / Jahr.

Es ist absehbar, das innerhalb von 3 Jahren, d.h. 12 Haltestellen pro Jahr, realistisch gesehen nicht umgebaut werden können (Kapazitäten Baufirmen und Planungsbüro, Verkehrsbehinderungen). Daher wird empfohlen, die Investitionen auf 5 Jahre zu verteilen, auch wenn so der Ausbau der wichtigsten Haltestellen bis zum 01.01.2022 nicht abgeschlossen werden kann. Dazu müssten Haushaltsmittel in Höhe von 360.000 € für 7 Haltestellen(-steige) pro Jahr bereitgestellt werden.

Die genauen Kosten können erst dann ermittelt werden, wenn Planungen für die einzelnen Haltestellen vorliegen. Der erste Förderantrag soll auf der Grundlage der Vorplanung für 14 Haltestellen, die 2019 und 2020 umgebaut werden, gestellt werden.

Für die Mehrkosten für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Zuge von Unterhaltsmaßnahmen werden zusätzlich 15.000 € pro Jahr benötigt.

Für die Anpassung der taktilen Leitplatten am Bahnhof sind ca. 20.000 € zu veranschlagen. Über eine teilweise Kostenübernahme durch die DB AG für ein betroffenes Bahngrundstück sind noch Gespräche zu führen.

Daraus ergibt sich für den Haushalt 2019 ein Bedarf von 395.000 €. 266.000 € sind aus 2018 und den Vorjahren nutzbar, wenn die Haushaltsmittel übertragen werden.

Für neun Haltestellensteige (3 Kriterien erfüllt) ergeben sich bei 18.000 € pro DFI-Mast ein Mittelbedarf von 162.000 €. Mittel hierfür werden für den Haushalt 2019 noch nicht angemeldet, da noch Klärungsbedarf besteht. Kosten für eine externe Vergabe der Ausschreibung und Betreuung der Einrichtung sowie jährliche Unterhaltskosten sind noch nicht enthalten.