

# Mobilitätsdrehscheibe Fürth Hauptbahnhof

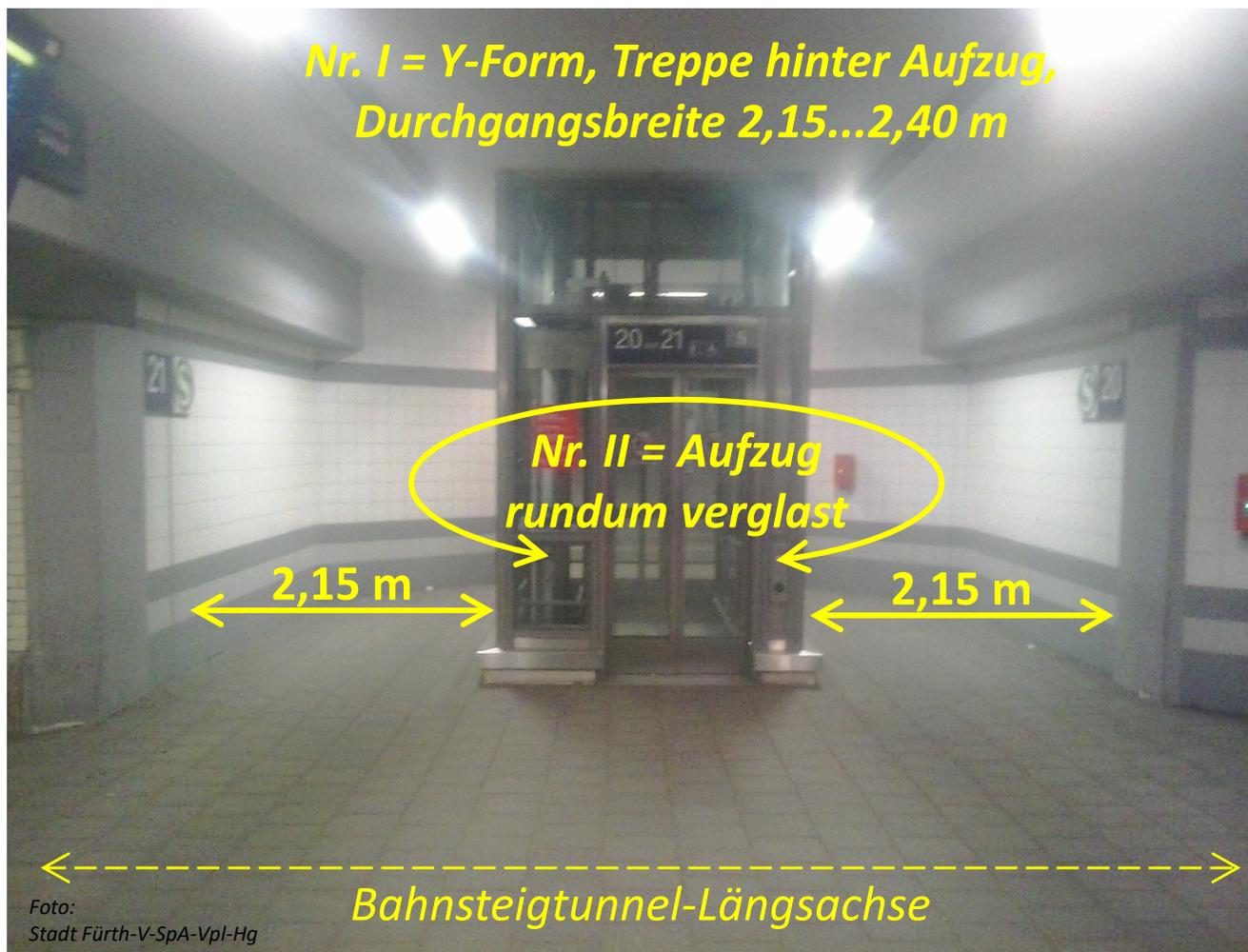
Modernisierung und barrierefreier Ausbau  
Eisenbahn-Station, **Auszug: Breite der Zugänge,  
Verglasung der Aufzüge, Beteiligung der Stadt**

---

Sachstand 29. März 2023

# Forderungen Nr. I + Nr. II der Stadt Fürth

Foto: Zugang -Bahn-Steig Fürth Hbf Gleis 20/21



= Variante  
„Y<sup>215</sup>/<sub>240</sub>“

**Forderungen Nr. I + II  
der Stadt Fürth gemäß  
BWA-Beschluss vom  
6. April 2022:**

*„Mit (mindestens)  
genau diesen Merkmalen  
wünscht sich die Stadt  
Fürth auch den übrigen  
barrierefreien Ausbau des  
Fürther Hauptbahnhofs,  
d. h. der Zugänge zu den  
Gleisen 2/3, 4/5, 6/7 u. 8  
(falls 8 realisiert wird).“*

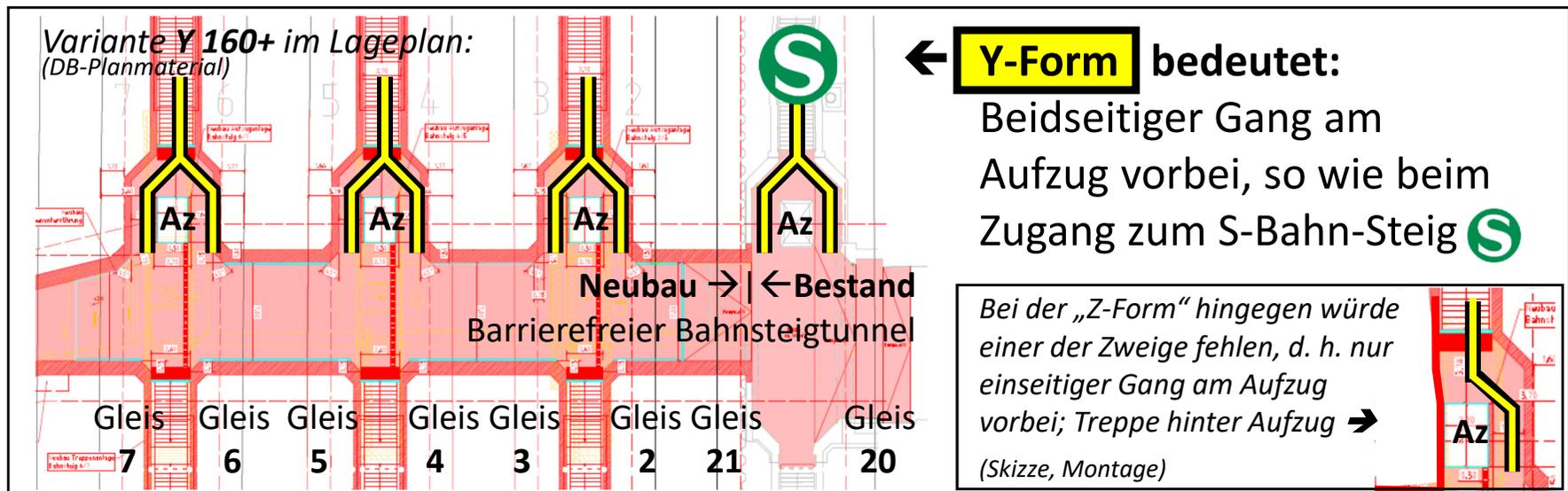
# Untersuchte Varianten

von DB  
inzwischen  
verworfen

Planung HOAI<sup>1</sup>-Phase 1+2  
von DB im Auftrag der  
Stadt Fürth untersucht

Varianten Deutsche Bahn (rot) + Stadt Fürth (grün):

- ~~„Z 240“~~ ~~Z-Form mit 240 cm Durchgangsbreite~~
- „Y 160+“ **Y-Form** mit 160 cm + x Durchgangsbreite
- **„Y<sup>215</sup>/<sub>240</sub>“** **Y-Form** mit möglichst 240 cm, mind. jedoch mit 215 cm Durchgangsbreite

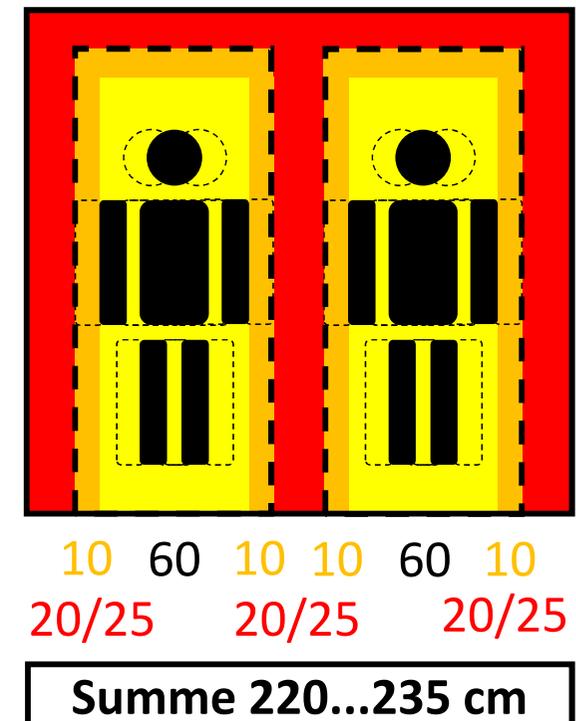
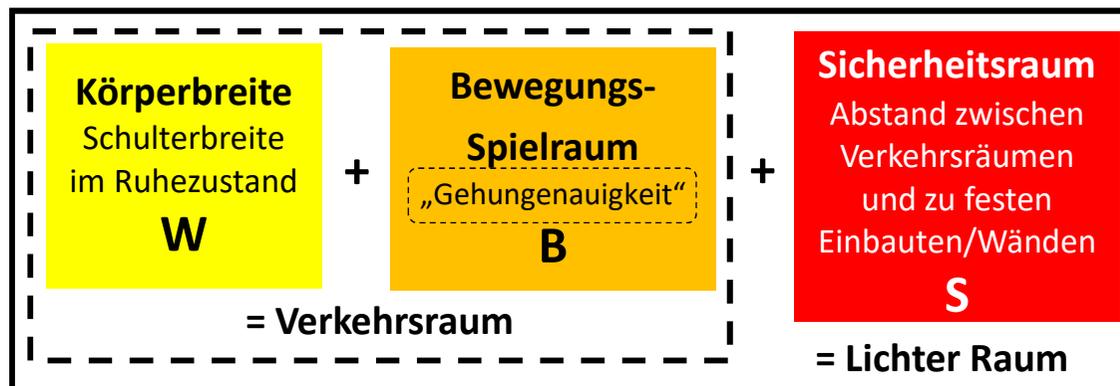


# Forderung Nr. I

## Begründung Durchgangsbreite 215/besser 240 cm

- 160 cm sind „Kuschel-Breite“ (Beispiel: Ehe-Bett), ungeeignet f. Begegnung Fußgänger | Fußgänger
- 220...235 cm nach FGSV<sup>1</sup>-Normen und dies bereits nur für Personen ohne Gepäck oder Behinderung

(vgl. Bild 4 EFA 2002<sup>2</sup>, Bild 20 RAS<sup>3</sup> 06<sup>3</sup>, i. V. m. Bild 14 bis 18 EAHV 93<sup>4</sup>)



# Forderung Nr. I – Beispiele andernorts

Durchgangsbreite



Positiv-Beispiel  
für Y<sup>215</sup>/<sub>240</sub>

2,24 m

2,24 m

**Bamberg**  
Gleis 6/8

# Forderung Nr. I – Beispiele andernorts



**Würzburg**  
Gleis 6/7

# Forderung Nr. I – Beispiele andernorts

Durchgangsbreite



Positiv-Beispiel  
für Y<sup>215</sup>/<sub>240</sub>

**Bamberg**  
Gleis 4/5

# Forderung Nr. I – Beispiele andernorts

Durchgangsbreite

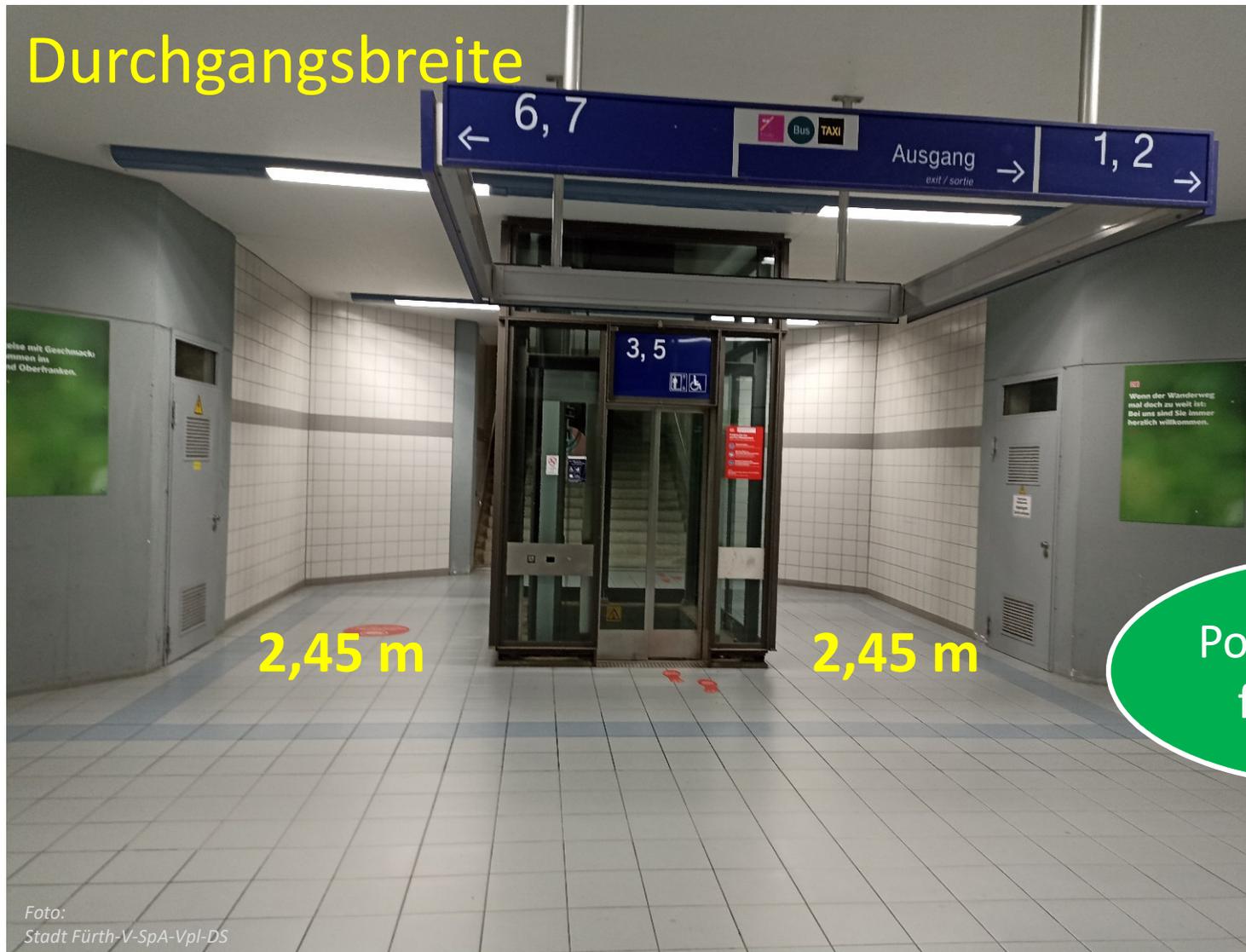


Foto:  
Stadt Fürth-V-SpA-Vpl-DS

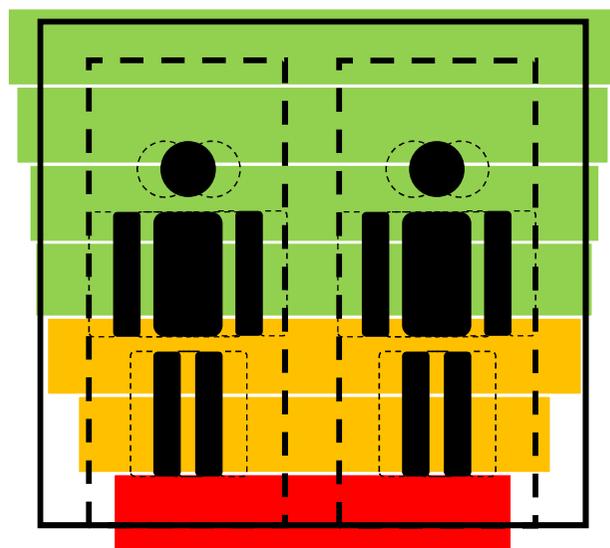
Positiv-Beispiel  
für  $\gamma^{215/240}$

Lichtenfels  
Gleis 3/5

## Forderung Nr. I – Fazit

f) Beispiele andernorts – **Durchgangsbreite neben Az,**

Bedarf 220/235 cm:



**Rundum-Verglasung Az =**

- ← Lichtenfels 245 cm
- ← Bamberg 238 cm Gl. 4/5
- ← Würzburg 229 cm
- ← Bamberg 224 cm Gl. 6/8
- ← Fürth Hbf 215 cm  (S)
- ← Ansbach 190 cm
- ← Fürth Hbf 160 cm
- „Y 160+“ (Planung der DB)

➔ Auch Fürth braucht „**Großstadt-würdige**“ Lösung:  
möglichst „**Y 240**“, mind. jedoch „**Y 215**“ (wie  S)

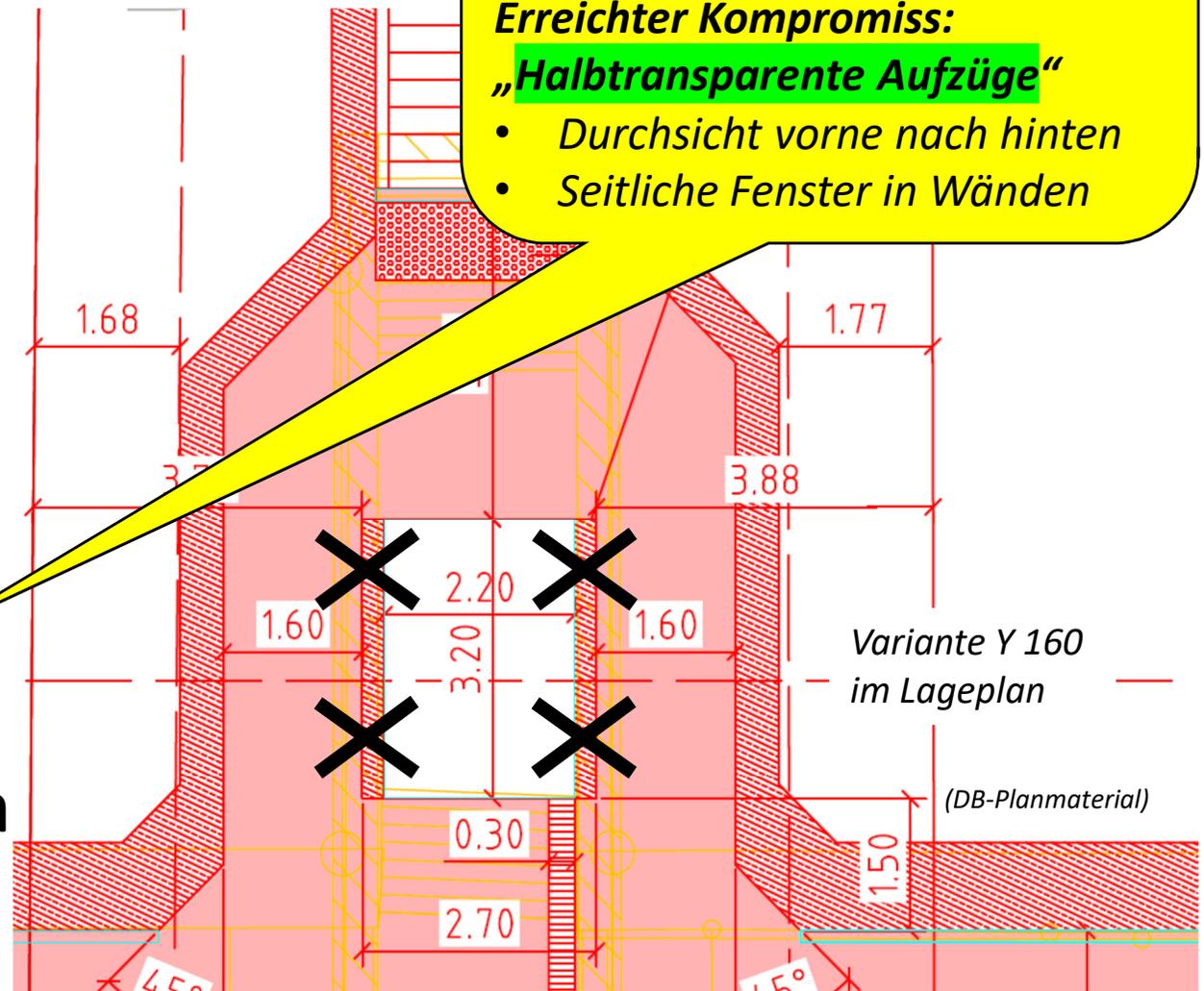
# Forderung Nr. II – Kompromiss

## Keine Aufzug-Schachtwände

(keine statisch nötigen/ undurchsichtigen Wände)

→ stattdessen durchsichtige Rundum-Verglasung der Aufzüge wie am Eingang zur 

(= wie DB-Planung 01/2019)



**Erkenntnis aus der Planung:**  
Rundum-Verglasung würde aus statischen Gründen Kosten und Bauzeit drastisch erhöhen.

**Erreichter Kompromiss:**

„Halbtransparente Aufzüge“

- Durchsicht vorne nach hinten
- Seitliche Fenster in Wänden

**Gründe: Soziale Kontrolle, Übersichtlichkeit**

## Forderung Nr. I + II – Ergebnisse der Planung

- Durchgangsbreite 215/240 cm machbar, erfordert größeren baulich-/baubetrieblichen Aufwand, damit höhere Kosten, weil Durchgänge dann anteilig unter den Gleisen liegen und nicht mehr vollständig unter dem jeweiligen Bahnsteig liegen
- Sprungkosten entstehen von 160 (+x) cm auf 215 cm, nicht jedoch nennenswert von 215 auf 240 cm Breite, daher nur noch **240 cm** Durchgangsbreite weiterverfolgt
- Mehrkosten Stadt-Fürth-Variante **Y 240** & „**halbtransparente Aufzüge**“ gegenüber Deutsche-Bahn-Variante **Y 160+**:
  - 110 T€/Bahnsteigzugang x 3 Bahnsteigzugänge = 330 T€ insgesamt
  - zzgl. Kostenungenauigkeit HOAI-Phase 2 (+/- 30 %) = max. 429 T€
  - zzgl. Umplanung + nicht abschließend kalkulierbarer Baubetrieb
  - ➔ **Ansatz: 500.000 € Kostenbeteiligung Stadt Fürth**
  - Bemühung um Zuwendungen und Mitfinanzierung durch Dritte

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**