

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	14.12.2016	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	21.12.2016	öffentlich - Beschluss

Kommunalinvestitionsförderprogramm KIP; 2.4 Städtebauliche Maßnahmen zum Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum; Diverse Bushaltestellen; Projektgenehmigung gem. Ziff. 2.5 der Richtlinien für die Einleitung und Abwicklung städtischer Baumaßnahmen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Anlage 0: Konzept; Anlagen A1/A2: Haltestelle Europaallee Lageplan/Regelquerschnitt; B1/B2: Haltestelle Jakob-Henle-Straße/Klinikum Lageplan/Regelquerschnitt; C1/C2: Haltestelle Katharinenstraße Lageplan/Regelquerschnitt; D1/D2: Haltestelle Maxstraße Lageplan/Regelquerschnitt; E1/E2 Haltestelle Stadtgrenze Lageplan/Regelquerschnitt; F1/F2 Haltestelle Steingartenweg Lageplan/Regelquerschnitt; G1/G2 Haltestelle Weigmannstraße Lageplan/Regelquerschnitt; H1/H2 Haltestelle Wickenstraße Lageplan/Regelquerschnitt; I1/I2 Wiesenstraße Lageplan/Regelquerschnitt

Beschlussvorschlag:

Für BA am 14.12.2016:

Die Vorlage des Baureferates wird zur Kenntnis genommen.

Der Bauausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Erteilung der Projektgenehmigung für städtebauliche Maßnahmen zum Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum; Herstellung barrierefreier Bushaltestellen Europaallee, Jakob-Henle-Straße/Klinikum, Katharinenstraße, Maxstraße, Stadtgrenze, Steingartenweg, Weigmannstraße, Wickenstraße und Wiesenstraße einschließlich erforderlicher Umbaumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen gem. den beiliegenden Planunterlagen.

Für StR am 21.12.2016:

Die Vorlage des Baureferates wird zur Kenntnis genommen.

Der Stadtrat erteilt die Projektgenehmigung für städtebauliche Maßnahmen zum Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum; Herstellung barrierefreier Bushaltestellen Europaallee, Jakob-Henle-Straße/Klinikum, Katharinenstraße, Maxstraße, Stadtgrenze, Steingartenweg, Weigmannstraße, Wickenstraße und Wiesenstraße einschließlich erforderlicher Umbaumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen gem. den beiliegenden Planunterlagen.

Die Gesamtkosten der benannten Maßnahmen belaufen sich auf ca. 1.830.000 €.

Sachverhalt:

Der Bau- und Werkausschuss hat in der Sitzung vom 02.03.2016 ein Konzept zur Beantragung von Fördermitteln nach dem Kommunalinvestitionsfördergesetz KInvFG zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum genehmigt. Dieses wurde fortgeschrieben und liegt als Anlage bei.

Die Planungen für folgende Haltestellen/Haltepositionen (mit Angabe des statistischen Bezirks) wurden erstellt und fristgerecht für das Kommunalinvestitionsprogramm KIP zur Förderung gemeldet:

Bezirk 01 – Altstadt, Innenstadt	Katharinenstraße (1 Halteposition) Maxstraße (2 Haltepositionen)
Bezirk 02 – Stadtpark, Stadtgrenze	Stadtgrenze (1 Halteposition für 2 Busse)
Bezirk 06 – Südstadt, Weikershof	Europaallee (1 Halteposition Endhaltestelle)
Bezirk 09 – Atzenhof, Burgfarrnbach	Wickenstraße (2 Haltepositionen)
Bezirk 13 – Schwand, Eigenes Heim	Jakob-Henle-Straße/Klinikum (2 Haltepositionen + Schulbus)
Bezirk 14 – Poppenreuth, Espan	Steingartenweg (2 Haltepositionen) Weigmannstraße (2 Haltepositionen) Wiesenstraße (2 Haltepositionen)

Bei den Bushaltestellen sollen die Borde von derzeit rd. 10 cm auf 22 cm im Bereich der beiden vorderen Türen (Länge 9 m) erhöht werden, sofern dies das Bestandsumfeld erlaubt. Im weiteren Haltestellenbereich ist, wie im Stadtgebiet bisher üblich, möglichst eine Bordsteinhöhe von 16 cm vorgesehen. Abweichungen, beispielsweise bei Zufahrten im Haltestellenbereich sind möglich.

Die Herstellung einer Bordhöhe von 22 cm ist mit den herkömmlichen Sonderbordsteinen für Bushaltestellen nicht möglich. Hierfür wurden seitens der Hersteller Sonderformsteine mit einer zusätzlichen Ausbuchtung entwickelt.

Anforderungen

Bei Verwendung des v. g. Bordsteines sind Schulungen des Fahrpersonales der Verkehrsbetriebe erforderlich, da ein exaktes Heranfahren an den Bordstein zwingend notwendig ist. Fachberichte verweisen zudem auf die Notwendigkeit einer exakten Bereifung und eines ordentlichen Reifeninnendruckes zur Erreichung der Sollhöhe des Einstieges. Aus v. g. Gründen errichten die Verkehrsbetriebe eine Fahrschul-Haltestelle auf dem infra-Betriebshof. Hierbei kommen der Kasseler Sonderbord mit 16 cm Bordhöhe und der Kasseler Sonderbord plus mit 22 cm Bordhöhe zum Einsatz.

Haltestelle Europaallee

Die bisherige Haltestelle, bzw. der Endaufenthalt befindet sich innerhalb eines ehemaligen Parkstreifens (b = 2,50 m) auf der Westseite. Da die Anordnung des als Taxistand genutzten und mit Baumstandorten unterbrochenen Seitenstreifens auf der Ostseite den Einsatz von Gelenkbussen und Gelenkzügen nicht ermöglicht, ist im Zuge der Herstellung einer barrierefreien Haltestelle die Verlegung von der Westseite auf die Ostseite vorgesehen. Der Taxistand kann an die Stelle der bisherigen Bushaltestelle verlegt werden.

Im Umfeld der Haltestelle sind keine Querungsstellen für den Fußgängerverkehr vorhanden.

Haltestelle Jakob-Henle-Straße/Klinikum

Die Haltestelle Jakob-Henle-Straße/Klinikum verfügt über 2 Haltepositionen. Zusätzlich ist die Errichtung einer Schulbushaltestelle vorgesehen.

Die Busbucht auf der Ostseite soll als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebaut werden. Auf der Westseite wird die vorhandene Busbucht so umgestaltet, dass sie künftig nur noch durch wartende Schulbusse genutzt wird. Eine weitere Fahrbahnrandhaltestelle für den regulären ÖPNV entsteht im südlichen Anschluss zur Busbucht.

Die Querungsstellen im unmittelbaren Umfeld der Haltepositionen werden mit differenzierter Bordhöhe (0 cm und 6 cm) hergestellt. Im Süden handelt es sich um die Querungsmöglichkeit der Jakob-Henle-Straße, im Norden soll eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Friedrich-Ebert-Straße angezeigt werden.

Haltestelle Katharinenstraße

Die Haltestelle Katharinenstraße verfügt über 2 Haltepositionen. Die auf der Südseite befindliche Halteposition wurde in 2010/2011 barrierefrei als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebaut.

Nun soll auch die nördliche Halteposition zur Fahrbahnrandhaltestelle ausgebaut werden. Die Lage der Halteposition ergibt sich, da die Gefällesituation am Durchgang des Anwesens Rosenstraße 26 nicht verändert (verschlechtert) werden sollte.

In der Achse des Hausdurchganges Rosenstraße 31 (von und zur Katharinenstraße) mit dem gegenüberliegenden Eingang zur Rosenstraße 30 soll eine Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe geschaffen werden.

Haltestelle Maxstraße

Die Haltestelle Maxstraße verfügt insgesamt über 3 Haltepositionen. Eine Halteposition (Schwabacher Straße) wurde bereits in 2004 im Zuge einer GVFG-Maßnahme barrierefrei hergestellt.

Die nördliche Halteposition Maxstraße ist als ca. 1,50 – 2,20 m breite Busbucht vorhanden. Die Bordhöhen im Einstiegsbereich bewegen sich im Mittel bei 5 bis 8 cm.

Die südliche Halteposition Maxstraße ist eine Fahrbahnrandhaltestelle mit Bordhöhen um die 10 cm.

Um den Anforderungen für die Fußgänger mit Mindestbreiten für die Gehwege von 2,50 m gerecht zu werden, wurde eine neue Querschnittsaufteilung mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 7,50 m festgelegt. Die Bestandsbreite weist derzeit ca. 8,80 m auf. Hierdurch besteht ferner die Möglichkeit beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr anzuordnen, was eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr bewirken soll.

Weitergehende Maßnahmen am Knotenpunkt Schwabacher Straße/Maxstraße erfolgen im Rahmen einer geplanten Busbeschleunigung. Mit den hierdurch erforderlichen Änderungen und Umbaumaßnahmen werden das Thema der Barrierefreiheit und die dann notwendigen Veränderungen von Bordhöhen behandelt.

Haltestelle Stadtgrenze

Die Haltestelle Stadtgrenze verfügt insgesamt über 3 Haltepositionen auf Fürther Stadtgebiet. Zwei unmittelbar hintereinander angeordnete Haltepositionen befinden sich auf der Nordseite der Nürnberger Straße/Ecke Ludwig-Quellen-Straße. Eine Halteposition auf der Südseite der Nürnberger Straße wird ausschließlich vom Nightliner genutzt und ist nicht Bestandteil der Planungen.

Bei den Haltepositionen auf der Nordseite handelt es sich um einen ehemaligen Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 m. Die Halteposition wird von den Stadtbuslinien 39 und 175 sowie den Nachtbuslinien N9 und N11 genutzt. Für die Linien 175 und N11 ist sie ständige Endhaltestelle, für die Linie 39 zu bestimmten Betriebszeiten. Aus diesem Grund ist es erforderlich, dass zwei Busse gleichzeitig halten können. Da auch Endaufenthalte abzuwarten sind, wird die Haltestelle als Busbucht konzipiert.

Im Zuge des barrierefreien Umbaus wird die Busbucht auf das erforderliche Maß von 3,00 m verbreitert. Dies ist insbesondere aufgrund der Lage der Haltestelle an der stark befahrenen Nürnberger Straße (B 8) aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgesehen. Hierdurch verringert sich die Gehwegbreite von derzeit ca. 3,00 m auf 2,50 m. Da die Radverkehrsführung bisher von Nürnberg kommend über einen rechts vom Rechtsabbiegestreifen geführten Radfahrstreifen auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt wird, sind zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste Änderungen und Anpassungen erforderlich. Vorgesehen ist die Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer im rechts liegenden Fahrstreifen. Der linke Fahrstreifen erhält die Regelbreite von 3,25 m. Die Abstimmungen mit der Stadt Nürnberg hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

Die Fußgängerschutzanlage Nürnberger Straße/Stadtgrenze soll im Rahmen der Maßnahme in Richtung Nürnberg verlegt werden. Diese Verlegung kommt dem zu beobachtenden Verhalten der hier querenden Fußgänger und Fahrgäste entgegen, da die Querungsstelle in den Bereich des Zugangsweges von und zum U-Bahnhof Stadtgrenze rückt.

Haltestelle Steingartenweg

Die Haltestelle Steingartenweg verfügt über 2 Haltepositionen.

Die Halteposition auf der Nordseite kann am bisherigen Standort barrierefrei ausgebaut werden. Die Halteposition auf der Südseite befindet sich derzeit im Bereich zweier Einfahrten, so dass sie zur Erreichung der Barrierefreiheit nach Westen verschoben werden muss. Der hintere Teil der Bussteigkante wird über die Grundstückszufahrt des Jugendtreffs geführt. Die Gehwegbereiche werden um ca. 2,50 m verbreitert. Die hierdurch entfallenden Parkplätze sollen durch die beiden neuen Parkplätze vor der Kindertagesstätte zumindest teilweise kompensiert werden.

Die beiden Mittelinseln des Knotenpunktes Hans-Vogel-Straße/Im Stöckig sollen für die Schaffung der barrierefreien Zugänglichkeit der Haltestelle mit differenzierter Bordhöhe hergestellt werden. Bisher ist die Zufahrt aus der Hans-Vogel-Straße mit 6,50 m Breite zweistreifig befahrbar. Durch die Verbreiterung des Seitenraumes soll die Zufahrtsbreite auf 4,25 m verengt werden, auch um die Sicherheit dort querender Fußgänger zu erhöhen (keine nebeneinanderfahrenden Kfz). Die Länge der Mittelinsel Hans-Vogel-Straße wurde so gewählt, dass haltende Busse nicht überholt werden können.

Haltestelle Weigmannstraße

Die Haltestelle Weigmannstraße verfügt über 2 Haltepositionen.

Die östliche Halteposition liegt im Bestand unmittelbar im Knotenpunkt. Deshalb ragt der Haltebereich in die Fußgängerquerungsstelle hinein. Die verbliebene Fahrbahnbreite von 5,00 m bewirkt, dass Pkw den Bus überholen und ggf. querende Fußgänger gefährden können. Die westliche Halteposition liegt kurz nach dem Knoten entlang einer sehr dichten Aufeinanderfolge von Grundstückszufahrten. Aus v. g. Gründen werden beide Haltepositionen in der Lage verändert und als Buskap ausgebildet.

Maßnahmen zur Erzielung der Barrierefreiheit der angrenzenden Knotenpunkte erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt. Die vorliegende Planung steht den Planungsgedanken und -zielen hierzu nicht entgegen.

Haltestelle Wickenstraße

Die Haltestelle Wickenstraße verfügt über 2 Haltepositionen.

Bedingt durch die im Haltestellenbereich vorhandenen schmalen Gehwege wird im Zuge der Herstellung der Barrierefreiheit die Querschnittsaufteilung zu Gunsten der Fußgänger verändert.

Die Gehwege sind mit 2,00 m Breite vorgesehen. Die ursprüngliche Absicht, eine sog. weiche Separation als künftigen Querschnitt herzustellen (Abtrennung des Fußgängerbereiches durch 3 cm Bordhöhe) wurde wegen des möglichen Parkens auf dem Gehweg nicht weiter verfolgt. Die bisherige Fahrbahnbreite wird von 7,00 m auf 6,00 m reduziert, was für den Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter Geschwindigkeit ausreichend ist. Da ein Streckengebot von 30 km/h besteht, sind hier keine Nachteile für den Busverkehr zu erwarten.

Im Kreuzungsbereich der Wickenstraße mit dem Moosweg werden die Eckausrundungen auf 6-Meter-Radien reduziert. Hierdurch ergeben sich die positiven Effekte der Geschwindigkeitsdämpfung, sowie der Verkürzung der Querungslängen für die Fußgänger.

Haltestelle Wiesenstraße

Die Haltestelle Wiesenstraße verfügt über 2 Haltepositionen.

An der Halteposition Süd wird bisher in provisorischer Weise ein Abschnitt des baulich als Parkbucht angelegten Seitenstreifens als Busbucht genutzt. Künftig ist an dieser Halteposition eine Fahrbahnrandhaltestelle vorgesehen. Somit steht bei gleichzeitigem Halt von Bussen an beiden Haltepositionen (auf der Fahrbahn) noch eine Breite von ca. 6,00 m für die Durchfahrt zur Verfügung, so dass der Verkehr haltende Busse leicht passieren kann. Die Halteposition Nord bleibt Fahrbahnrandhaltestelle.

An beiden Haltestellen führen Grundstückszufahrten über den hinteren Bussteigteil.

Der Knoten Espanstraße / Wiesenstraße wird an den Querungsstellen in allen vier Knotenarmen mit differenzierter Bordhöhe (0 cm und 6 cm) hergestellt. Um die zurückzulegenden Strecken an den Querungsstellen zu reduzieren, werden die Radien an allen vier Ecken des Knotens verringert. An der Ecke Espanstraße 55 wird die bisherige Sperrfläche in der Espanstraße durch eine Gehwegfläche ersetzt und zugleich eine 2,50 m breite Gehwegnase in der Wiesenstraße vorgesehen. Hierdurch können die Sichtverhältnisse verbessert werden, da im Anschluss daran Längsparkstände am Fahrbahnrand angeordnet sind.

Querungsstellen

Überquerungsstellen müssen mindestens an allen Straßeneinmündungen vorhanden sein, es sei denn, eine Überquerung durch Fußgänger ist ausgeschlossen (vgl. DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Punkt 5.3.1). Auch wenn der Straßenbestand im Stadtgebiet diese Forderung nicht immer erfüllt, ist es seit mehr als 25 Jahren Standard, die Borde im Bereich von Straßeneinmündungen abzusenken.

Die DIN-Normen unterscheiden grundsätzlich zwei Arten von Querungsstellen für Fußgänger:

1. gesicherte Querungsstellen: Hierunter fallen Überwege an Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“). Gesicherte Querungen sind immer anzuzeigen. Zusätzlich ist ein Auffindestreifen erforderlich. Das „Anzeigen von Querungsstellen“ erfolgt fast ausnahmslos durch taktile Bodenindikatoren.
2. ungesicherte Querungsstellen: Ungesicherte Querungsstellen sind alle nicht unter 1. genannten Querungsmöglichkeiten. Sie stellen den Großteil im ca. 450 km langen städtischen Straßen- und Wegenetz. Handelt es sich um stärker befahrene Straßen, so ist auf Anforderung der Betroffenen zu prüfen, ob eine ungesicherte Querungsmöglichkeit durch eine gesicherte ersetzt oder als ungesicherte angezeigt werden kann.

Die vorliegenden Planungen berücksichtigen das Anzeigen von ungesicherten Querungsstellen an allen Querungen. Gleichzeitig werden diese Querungen, wie auch die signalisierten Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe ausgebildet. Hierbei wird ein Bereich der Querungs-

stelle mit 0 cm Bordhöhe und der von der Kreuzung abgewandte Bereich mit 6 cm Bordhöhe hergestellt (= differenzierte Bordhöhe).

Die Gesamtkosten der benannten Maßnahmen belaufen sich auf ca. 1.830.000 €.

Da die Zuweisungshöhe mit 1.214.000 € festgeschrieben wurde und der Fördersatz (90 %) möglichst in voller Höhe ausgeschöpft werden soll, wurden die Haltestellen Europaallee und Stadtgrenze optional in den Zuwendungsantrag aufgenommen. Die Anregung, 2 Haltestellen mehr als unbedingt notwendig in den Förderantrag aufzunehmen erfolgte seitens der Regierung v. Mfr.. Die beantragten Gesamtkosten für die verbleibenden Haltestellen belaufen sich auf rd. 1.510.000 €. Es bleibt nun abzuwarten, inwieweit sich mögliche Veränderungen u. a. bei der Überprüfung der zuwendungsfähigen Kosten durch den Zuwendungsgeber ergeben. Ggf. ist eine Nachfinanzierung erforderlich.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 1.830.000 €	jährliche Folgekosten <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst.6300.9526.0000	Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag: HH2017: 500.000€; VE2018: 500.000; VE2019: 500.000€			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 30.11.2016

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Tiefbauamt

