Gemeinde Grasleben

Verwaltungsvorlage Fachbereich: Bauen und Ordnung	**Vorlagen-Nr.: 022/21** Datum: 06.04.2021	

Tagesordnungspunkt

Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen im Zuge der Helmstedter und Vorsfelder Straße

Vorgesehene Beratungsfolge:			*Beschluss geändert*		*Abstimmungsergebnis*		
Datum	*Gremium*	*Status*	*Ja*	*Nein*	*Ja*	*Nein*	*Enth.*
22.04.2021	Bau- und Umweltausschuss	ö					
03.05.2021	VA Grasleben	nö					

Finanzielle Auswirkungen					
Ergebnishaushalt		☐	Kosten		EUR
Finanzhaushalt		☒	Produkt	**54100**	
Kostenstelle	**321200**		Sachkonto	5410 19-06	
Ansatz	36.000,00	EUR	verfügbar	36.000	EUR

Verantwortlichkeit	
gefertigt:	Gemeinde-direktor:
gez. Nitsche	gez. Janze
(Nitsche)	(Janze)

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungsausschuss der Gemeinde Grasleben beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen Planungsleistungen für den behindertengerechten und barrierefreien Umbau aller im Zuge der Helmstedter und Vorsfelder Straße vorhandenen sechs Bushaltestellen zu vergeben.

Der Bau- und Umweltausschuss bereitet die Beschlussfassung entsprechend vor.

Sach- und Rechtslage:

Die Mittel für die Planung des behindertengerechten und barrierefreien Umbaus von 6 vorhandenen Bushaltestellen war bereits im Haushalt 2020 veranschlagt. Die Mittel wurden als Haushaltsrest in das Haushaltsjahr 2021 übertagen. Die Verwaltung beabsichtigt aktuell die Planungsleistungen für dieses Projekt zu vergeben.

Seitens der Verwaltung ist vorgesehen, alle 6 vorhandenen Bushaltestellen im Zuge der Helmstedter und Vorsfelder Straße barrierefrei umzubauen. Nach der Finanzplanung ist die Umsetzung für 2022 vorgesehen. Die Baukosten sind mit 60.000,00 € je Haltestelle und insgesamt 360.000,00 € veranschlagt. Die Planungskosten wurden mit 36.000,00 € veranschlagt. Die überschläglich geschätzten Gesamtkosten wurden mit 396.000,00 € veranschlagt. Im günstigsten Fall kann dieses Projekt mit 75% vom Land über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH (LNVG) und mit 12,5 % durch den Regionalverband Großraum Braunschweig also mit insgesamt 87,5% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Ingenieurleistungen sind mit max. 10 % der Bauausgaben zuwendungsfähig. Die angesetzten Pla-

nungskosten sind damit zuwendungsfähig. Insgesamt sind daher 346.500,00 € an Zuwendungen eingeplant (396.000,00 € x 87,5 % = 346.500,00 €). Das hängt allerdings davon ab, ob die Umbaumaßnahmen in das Förderprogramm aufgenommen werden. Die Anträge können gestellt werden, sobald die Ausführungsplanung einschließlich Kostenberechnung vorliegen.

Nach dem Nahverkehrsplan 2020 des Regionalverbandes Großraum Braunschweig unter Abschnitt E5.3 ist für Bushaltestellen grundsätzlich anzustreben, jede Zugangsstelle nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei auszubauen. Durch die gesetzlichen Regelungen sind keine Fristen für die Realisierung durch die Straßenbaulastträger vorgegeben, zumal ergänzend anerkannt werden muss, dass hinsichtlich der Finanzierbarkeit und der erforderlichen Kapazitäten für Planung und Umsetzung ein barrierefreier Umbau der Zugangsstellen nur über den 1. Januar 2022 hinausgehenden Zeitraum erfolgen kann. Der 01. Januar 2022 ist für die Straßenbaulastträger allerdings als Stichtag zu berücksichtigen. Für die Gemeinde Grasleben wurde die Realisierung für das Jahr 2022 vorgesehen.

Nach den Prioritätsstufen des Nahverkehrsplans soll der Abstand zwischen barrierefreien Zugangsstellen innerhalb der Ortslage nicht mehr als 1,5 km Fahrtstrecke bzw. 1 km Luftlinie betragen. Die Haltestellen in der Ortsdurchfahrt liegen zwischen 450m und 600m auseinander, so dass die Verpflichtung rein nach der Entfernung der Bushaltestellen untereinander nur eine Haltestelle barrierefrei umgebaut werden müsste. Dabei sind alle Zugangsstellen, über die zielgruppenrelevante Einrichtungen (z.B. Seniorenheime, Kindergärten, Schulen, Gesundheitseinrichtungen, Verwaltungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe und umsteigepunkte) erreicht werden können, barrierefrei umzubauen. Über die Haltestellen „Friedhof“ werdend die Grundschule sowie der Kindergarten „Abenteuerland“ angebunden. Über die Haltestellen Mitte erreicht man die Sportanlage Grasleben sowie das Freizeitbad sowie auch das Rathaus. Über die Haltestellen Kurhaus ist die „Alloheim Senioren-Residenz“ an den ÖPNV angebunden.

In Anbetracht dieser Vorgaben müssen aus Sicht der Verwaltung alle sechs Haltestellen barrierefrei umgebaut werden. In Anbetracht der in Aussicht stehenden hohen Förderquote ist das vertretbar.

Die reinen Schulbushaltestellen am Rathaus in der Bahnhofstraße und vor der Grundschule in der Friedhofstraße verbleiben absehbar in dem vorhandenen Zustand.

Anlagen:

- Übersichtsplan Haltestellen
- Seiten 381 bis 383 aus dem Nahverkehrsplan 2020

Elektronische Version, im Original unterzeichnet.

E 638015 m

N 5797837 m

Titel	Übersichtsplan Bushaltestellen OD Grasleben				
Hinweis	Nur für die interne Nutzung. Es kann kein Rechtsanspruch auf Inhalt und Genauigkeit der Daten geltend gemacht werden. Im Zweifelsfalle ist Rücksprache mit dem Katasteramt zu halten.				
Institution	Samtgemeinde Grasleben				
Bearbeiter	Frank Nitsche	Datum	06.04.2021	Maßstab	1 : 7.500
LGLN	Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, © 2020				

N 5795880 m

E 636785 m

Mit Stand 1. Januar 2020 gibt es im Stadtgebiet 82 Stadtbahnhaltestellen mit 173 Bahnsteigen, von denen nur die Haltestellen Helmstedter Straße und Grenzweg noch nicht niederflurgerecht hergerichtet sind. Die vollständige Barrierefreiheit aller Stadtbahnhaltestellen wird im Zuge der Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzeptes realisiert.

Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbaukonzept der Stadt Braunschweig kommt es zukünftig zum Neubau von Haltestellen.

Die Stadtbahnhaltestellen wurden in der Vergangenheit mit einer Bordhöhe von 20 cm über Schienenoberkante gebaut. Diese Bordhöhe ist noch nicht bestmöglich auf die Einstiegshöhe der niederflurigen Stadtbahnfahrzeuge abgestimmt, sodass sukzessiv Stadtbahnhaltestellen umgebaut und mit einer Bordhöhe von 24 cm ausgestattet werden. Damit wird die barrierefreie Zugänglichkeit weiter optimiert.

Die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH berücksichtigen bei ihren Planungen bereits die Integration von visuellen, akustischen und taktilen Elementen. Eine Erweiterung bzw. Modernisierung der bestehenden Haltestellen mit dem Ziel, verbesserte Zugangs- und Informationsmöglichkeiten für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen zu erzielen, ist entsprechend der technischen Entwicklung und unter Berücksichtigung des zu entwickelnden Konzepts voranzutreiben.

Bushaltestellen

E 5.3

Typischerweise stellen Zugangsstellen im Busverkehr eine Kombination aus einer Ein- und Ausstiegshaltestelle bzw. einer Abfahrts- und einer Ankunftshaltestelle dar. Eine synonyme Bezeichnung hierfür ist „Haltestellenpaar". Es fallen aber auch Busbahnhöfe und Haltestellen darunter, die linienhaft oder nur an einer Fahrbahnseite eingerichtet sind.

Grundsätzlich ist anzustreben, jede Zugangsstelle nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei auszubauen. Durch die gesetzlichen Regelungen sind keine Fristen für die Realisierung durch die Straßenbaulastträger vorgegeben, zumal ergänzend anerkannt werden muss, dass hinsichtlich der Finanzierbarkeit und der erforderlichen Kapazitäten für Planung und Umsetzung ein barrierefreier Umbau der Zugangsstellen nur über einen längeren, über den 1. Januar 2022 hinausgehenden Zeitraum erfolgen kann.

Auch wenn bis zum 1. Januar 2022 keine Realisierung erfolgen muss, ist dieses Datum für die zuständigen Straßenbaulastträger jedoch als Stichtag zu berücksichtigen, denn bis dahin muss eine verbindliche Aussage vorliegen, in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Für die Entwicklung einer Abfolge werden im Folgenden verbindliche Kriterien für die Einordnung der Vorhaben in drei Prioritätsstufen aufgeführt, ebenso werden die nach dem Personenbeförderungsgesetz möglichen Ausschlusskriterien genannt. Diese Vorgaben sind als Begründung für die Einordnung jeder einzelnen Zugangsstelle in eine Prioritätsstufe heranzuziehen.

1. Prioritätsstufe

- Zentrale bzw. verkehrswichtige Zugangsstelle sind entsprechend der Belange Mobilitätseingeschränkter einzurichten. Als verkehrswichtig werden Zugangsstellen erachtet, die entweder eine fahrplanmäßige Verknüpfungsfunktion oder eine hohe Ein- und Aussteigeranzahl aufweisen. Zudem werden alle innerhalb einer geschlossenen Ortslage liegenden Zugangsstellen für RegioBusse als verkehrswichtig angesehen.

»

- Wenn innerhalb einer geschlossenen Ortslage mehr als drei Zugangsstellen vorhanden sind, muss der Anteil der barrierefreien Zugangsstellen mind. 33 % betragen.
- Alle inner- und außerörtlichen Zugangsstellen, über die zielgruppenrelevante Einrichtungen und POIs (z. B. Seniorenheime, Kindergärten, Schulen, Gesundheitseinrichtungen, Verwaltungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe und Umsteigepunkte) erreicht werden können, sind barrierefrei auszubauen.
- Der Abstand zwischen barrierefreien Zugangsstellen innerhalb einer Ortslage soll nicht mehr als 1,5 km Fahrtstrecke bzw. 1 km Luftlinie betragen.

Sollen mehrere Zugangsstellen barrierefrei gestalten werden, so ist eine linienbezogene Realisierung bevorzugt anzustreben. Eine Abstimmung mit Nachbarkommunen sollte bei gemeindeübergreifenden Linien erfolgen. Auch sollte darauf geachtet werden, dass bei einem barrierefreien Umbau einer Zugangstelle beide Richtungen möglichst zeitgleich umgebaut werden.

Im Rahmen des Projektes „Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig" sind Gestaltungsvorschläge für RegioBus-Haltestellen erarbeitet worden mit dem Ziel, dass wiederkehrende Elemente dem Marketing und dem Wiedererkennungseffekt dienen. Die Empfehlungen sollen bei der Realisierung neuer RegioBus-Haltestellen berücksichtigt werden.

2. Prioritätsstufe

- alle weiteren innerörtlichen Zugangsstellen, sofern nicht Ausschlusskriterien oder eine Einstufung in die 3. Prioritätsstufe vorliegen

3. Prioritätsstufe

- alle innerörtlichen Zugangsstellen, für die keine Priorität der 1. Stufe vorliegt und deren Umgestaltung einen stark überdurchschnittlichen Finanzbedarf erfordert (z. B. durch Anpassung an lokale Gegebenheiten oder die erforderliche Herstellung von Zuwegungen)

Eine Verschiebung in eine nachgeordnete Prioritätsstufe ist möglich, wenn Abhängigkeiten zu anderen Bauvorhaben (z. B. Umbau einer Ortsdurchfahrt oder relevante Hochbauprojekte) innerhalb eines Fünf-Jahres-Zeitraums zu erwarten sind. Der vorzeitige Umbau einer Zugangsstelle mit einer nachgeordneten Priorität kann jederzeit ohne das Vorliegen besonderer Gründe erfolgen.

Haltestellen, die neu errichtet oder neu in Betrieb genommen werden und deren langfristiger Bestand gewährleistet ist, sind in eine der vorgenannten Prioritätsstufen einzuordnen und dementsprechend barrierefrei auszubauen.

Nicht barrierefrei hergestellt werden müssen:

- alle sonstigen Außerorts-Zugangsstellen
- alle Zugangsstellen, die aufgrund der Topografie oder ungelöster Grundstücksfragen objektiv nicht zielentsprechend umgebaut werden können (bei verkehrswichtigen Zugangsstellen ist eine Verlegung des Standortes zu prüfen)
- Halteorte

Bei Zugangsstellen, die nicht barrierefrei umgebaut werden müssen, sollte trotzdem geprüft werden, ob durch einfache Maßnahmen eine Verbesserung erzielt werden kann. So können z. B. erhöhte Bordsteine an nahezu jeder Zugangsstelle vorgesehen werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass sämtliche Umbaumaßnahmen nicht nur Mobilitätseingeschränkten zugutekommen, sondern allen Nutzern einen komfortablen und sicheren Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Ausbaustandards

Barrierefreiheit

Bei der Planung und Realisierung von Umbaumaßnahmen sind die jeweils gültigen Regeln der Technik zu beachten, hierfür sind neben den technischen Regelwerken insbesondere die DIN-Normen 18040-3 (öffentlicher Verkehrsraum), 32975 (Kontraste im öffentlichen Raum) und 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) sowie Hinweise und Richtlinien zum barrierefreien Bauen zu nennen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass eine vollständige Berücksichtigung aller Vorgaben aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist. Im Folgenden werden deshalb die beiden Mindestanforderungen an eine barrierefreie Gestaltung zusammengefasst und erläutert.

Befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen

Es ist darauf zu achten, dass bei unterschiedlichen äußeren Bedingungen zwischen den Leitelementen und dem angrenzenden Pflaster dauerhaft ein ausreichender Kontrast vorhanden ist. Der hierfür nach DIN 32795 vorgegebene Wert von $k \geq 0{,}4$ lässt sich mit Leuchtdichtenmessgeräten oder näherungsweise ermitteln, z. B. auch mit Farbtafeln oder Tabellen. Bei einem grauen Beton- oder Natursteinpflaster, das an weiße taktile Elemente angrenzt, wird der geforderte Kontrast nicht erreicht. Sollte diese Materialkombination, z. B. aus gestalterischen Gründen, trotzdem gewählt werden, ist ein zusätzlicher Kontraststreifen vorzusehen.

Ferner ist gefordert, dass der Reflexionsgrad des helleren Materials bei $\geq 0{,}5$ liegt. Hersteller können hierüber Aussagen treffen und Datenblätter zur Verfügung stellen.

Die genannten Werte sind nicht als Planungs-, sondern als Gebrauchswerte anzusehen. Die ursprünglichen Kontraste können sich z. B. durch Verschmutzungen oder bei Niederschlägen negativ verändern. Es kann deshalb ratsam sein, Materialien mit einem höheren Kontrast vorzusehen, um spätere Veränderungen ausgleichen zu können.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der taktilen Elemente gibt es bislang keine einheitliche Vorgabe, sodass zwar DIN-konforme, letztlich aber unterschiedliche Varianten realisiert worden sind. Die Abbildungen 5.3–5.5 zeigen drei Ausführungen, die im Großraum Braunschweig verbreitet sind und als Standardlösung empfohlen werden sollen mit dem Ziel, ein einheitliches System zu schaffen. Die in den Abbildungen dargestellten Musterhaltestellen wurden von der Stadt Gifhorn in Abstimmung mit dem dortigen Behindertenbeirat erstellt.