

Beschlussvorlage

Technische Leitung 61/66
Aktenzeichen:
Vorlage Nr.: BV/0991/2018

Vorlage für die Sitzung	
-------------------------	--

Beratungsgegenstand:	Barrrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet Rheinbach; hier Maßnahmen des 1. Bauabschnittes sowie Prioritätenliste Stand Februar 2018
----------------------	--

Anmerkungen zu Belangen von Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen: Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen finden besondere Berücksichtigung
--

Haushaltmäßige Auswirkungen/Hinweis zur vorläufigen Haushaltsführung: Mittel sind im Bereich des Produktes 12-01-02 P, Konto 5221010 „Unterhaltung Straße, Wege, Plätze beantragt. Für die Maßnahme sind Fördermittel beantragt

1. Beschlussvorschlag:

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen (1. BA) wird gemäß der vorgelegten Planung beschlossen. Die Umsetzung erfolgt nur, wenn Fördermittel hierfür bewilligt werden.

2. Sachverhalt/Rechtliche Würdigung:

Gemäß § 8 Abs.3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Ziele der Barrierefreiheit sind, dass die Bushaltestellen

- über ein funktionierendes Zusammenspiel zwischen taktilem Leitsystem, Ausgestaltung des Hochbordes sowie den spezifischen Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge verfügen
- die Fahrgast-Aufstellflächen abgegrenzt von der Fahrbahn sind,
- im Rahmen der Möglichkeiten für ausreichende Sicherheitseinrichtungen gesorgt wird, die
 - die Fahrgäste beim Warten auf die Busse vor Witterung sowie
 - beim Ein- und Aussteigen und Überqueren der Straße vor dem fließenden Verkehr schützen sollen.

Eine der wesentlichen Grundlagen der barrierefreien Gestaltung ist das Zwei-Sinne-Prinzip für sehbehinderte / blinde bzw. hörbehinderte / taube Menschen.

Die zur Orientierung wichtigsten Sinne sind Hören, Fühlen und Sehen. Das Zwei-Sinne-Prinzip setzt genau an dieser Stelle an. So sollen immer mindestens zwei der drei wichtigsten Sinne Informationen übermittelt bekommen. Deutlich wird dies am Beispiel eines blinden oder in der Sehfähigkeit eingeschränkten Menschen, welcher Informationen überwiegend über das Fühlen und Hören erhält. Nicht zuletzt tragen Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu einem höheren Komfort für alle Fahrgäste bei.

Zum heutigen Zeitpunkt gibt es im Rheinbacher Stadtgebiet ca. 120 unterschiedliche Haltestellen. Durch den Linienverkehr werden 112 Haltestellen angefahren. Zusätzlich gibt es noch 9 Haltestellen die ausschließlich durch das AST (Anruf-Sammel-Taxi) bedient werden und 5 Haltestellen die zum heutigen Zeitpunkt nicht angefahren werden.

Einem unterschiedlichen Nutzerverhalten tragen die halbjährlichen Fahrplanänderungen Rechnung, was immer wieder dazu führen kann, dass neue Haltestellen entstehen, oder bestehende Haltestellen nicht mehr angefahren werden.

Von den 112 durch den ÖPNV angefahrenen Haltestellen bedürfen 29 Haltestellen zunächst keiner baulichen Maßnahme, da diese Punkte ausschließlich durch den „Stadhüpfel“ angefahren werden.

Dieser Kleinbus kann von jedem genutzt werden, orientiert sich jedoch besonders an den Bedürfnissen der Seniorinnen und Senioren. Er bietet einen leichten Ein- und Ausstieg - auch über eine Rampe - und das Fahrpersonal ist im Umgang mit hilfsbedürftigen Fahrgästen geschult. Das heißt, dass der Fahrer wenn nötig aktiv Hilfestellung beim Ein- oder Ausstieg leistet.

In Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den Verkehrsbetrieben wurden die Bushaltestellen vorläufig kategorisiert und der Gesamtumfang dann auf 5 Bauabschnitte aufgeteilt.

Bei der Zusammenstellung der Bauabschnitte wurden insbesondere die folgenden Faktoren berücksichtigt:

- die Frequentierung der Haltestelle (sowohl Nutzerzahlen als auch Fahrtenangebot)
- parallellaufende städtebauliche Maßnahmen (z. Bsp. Masterplan Innenstadt) und
- vorliegende Anträge.

Nach heutigem Stand ergibt sich die in der Anlage 1 beigefügte Prioritätenliste.

Das Bauprogramm für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet Rheinbach wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr am 10.02.2015 (BV/0531/2015) vorgestellt.

Der Ausschuss hat den Beschluss gefasst, dass die entsprechenden Einplanungs- und Finanzierungsanträge beim Nahverkehr Rheinland (NVR) zu stellen und nach Vorlage der Bewilligungsbescheide die Bushaltestellen barrierefrei auszubauen sind. Vor Baubeginn ist die Ausführungsplanung dem Ausschuss für Stadtentwicklung; Umwelt, Planung und Verkehr, zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

Die Maßnahmen des 1. Bauabschnittes, erfassen die Haltestellen

- 1.1	Rheinbach, Gymnasiumstraße , Fahrtrichtung Innenstadt, ,	Kosten: ca. 49.500 €
- 1.2	Rheinbach, Gymnasiumstraße , Fahrtrichtung Ortsausgang,	Kosten: ca. 50.100 €
- 1.3	Rhb.-Flerzheim, Flerzheim-Mitte , Fahrtrichtung Rheinbach,	Kosten: ca. 59.900 €
- 1.4	Rhb.-Flerzheim, Flerzheim-Mitte , Fahrtrichtung Lüftelberg,	Kosten: ca. 89.100 €
- 1.5	Rhb.-Merzbach, Merzbach , Fahrtrichtung Neukirchen,	Kosten: ca. 44.900 €
- 1.6	Rhb.-Merzbach, Merzbach , Fahrtrichtung Rheinbach,	Kosten: ca. 46.500 €
- 1.7	Rhb.-Niederdrees, Niederdrees , Fahrtrichtung Ortskern,	Kosten: ca. 52.600 €
- 1.8	Rhb.-Niederdrees, Niederdrees , Fahrtrichtung Ortsausgang,	Kosten: ca. 35.600 €
- 1.9	Rheinbach, Schulzentrum , Bereich Dederichsgraben,	Kosten: ca. 204.600 €
- 1.10	Rheinbach, Schulzentrum , Bereich Königsberger Straße,	Kosten: ca. 122.100 €
- 1.11	Rhb.-Oberdrees, Oberdrees Ort , Fahrtrichtung Rheinbach und,	Kosten: ca. 44.000 €
- 1.12	Rhb.-Oberdrees, Oberdrees Ort , Fahrtrichtung Euskirchen.	Kosten: ca. 56.100 €
	Gesamtkosten ca. 855.000	

Die geplanten Maßnahmen sind in der Örtlichkeit mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Verkehrsbetrieben abgestimmt.

Die Planungen sind im weiteren Verlauf der Vorlage näher beschrieben und Planunterlagen der Vorlage beigefügt (Anlagen 2 bis 9).

Kurzbeschreibung der Arbeiten

Haltestelle **Gymnasiumstraße**, Lageplan Anlage 2

Geringfügige Verschiebung des Fahrbahnverlaufes um für die Bushaltestelle Fahrtrichtung Ortsausgang Platz zu gewinnen.

1.1 Fahrtrichtung Innenstadt

Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, hierdurch auch zwangsläufig Erneuerung des Oberflächenbelages in Bushaltestellenbereich, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), Mobiliar wie Straßenlaterne, Sitzbank und Mülleimer versetzen; Witterungsschutz ist vorhanden.

1.2 Fahrtrichtung Ortsausgang

Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, hierdurch auch zwangsläufig Erneuerung des Oberflächenbelages in Bushaltestellenbereich, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), zusätzlicher Witterungsschutz.

Haltestelle **Flerzheim Mitte** (Bonner Straße), Lageplan Anlage 3

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Lüftelberg wird in der Lage verändert, sodass sich die Bushaltestellen zukünftig nahezu gegenüberliegen. Damit der Bus bis unmittelbar an die Hochbordsteine heranfahren kann, werden die Busbuchten zu Kaphaltestellen umgebaut. Die bereits bestehende Fahrbahn-Mittelinsel mit Querungshilfe wird baulich vergrößert, um zu verhindern, dass Zweiradfahrer an dem auf der Fahrbahn stehenden Bus vorbeifahren.

1.3 Fahrtrichtung Rheinbach

Umgestaltung der Busbucht zur Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, hierdurch auch zwangsläufig Erneuerung des Oberflächenbelages in Bushaltestellenbereich, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), Optimierung der Straßenbeleuchtung, gegebenenfalls Witterungsschutz erneuern.

1.4 Fahrtrichtung Lüftelberg

Anlegen einer Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, hierdurch auch zwangsläufig Erneuerung des Oberflächenbelages in Bushaltestellenbereich, Herstellen des Fußgänger-Oberflächenbelag (inkl. Oberbau), taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), Optimierung der Straßenbeleuchtung, gegebenenfalls Witterungsschutz erneuern.

Haltestelle **Merzbach** (Merzbacher Straße), Lageplan Anlage 4 und 5

Die Busbuchthaltestellen werden in Kaphaltestellen umgebaut, die Lage bleibt nahezu unverändert. Um die Sichtverhältnisse in diesem Bereich (S-Kurve und Kuppe auf Höhe der Einmündung Bergstraße), wurde die Kaphaltestelle, Fahrtrichtung Rheinbach, etwas Richtung Blumenstraße verschoben, damit der Bus nur geringfügig mit seinem Heck in der Fahrbahn der L113 steht.

1.5 Fahrtrichtung Neukirchen, Anlage 4

Umgestaltung der Busbucht zur Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), da in der Hauptsache Ausstiegshaltestelle kein Witterungsschutz erforderlich.

1.6 Fahrtrichtung Rheinbach, Anlage 5

Umgestaltung der Busbucht zur Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), Witterungsschutz ist vorhanden.

Haltestelle **Niederdrees** (Kreisstraße), Lageplan Anlage 6

Die Bordsteinführung der Kreisstraße wird verändert, damit eine Aufstellung des Busses, unmittelbar entlang der Hochbordsteine ermöglicht wird. Um hier Aufstellflächen für Fußgänger zu schaffen und das Aufstellen eines Witterungsschutzes, in Fahrtrichtung Miel, zu ermöglichen, werden städtische Grundstücksflächen des Feuerwehrgerätehauses benötigt und auch eine private Teilfläche vor dem Grundstück Kreisstraße 18.

1.7 Fahrtrichtung Ortskern (Fahrtrichtung Miel)

Umgestaltung des Bürgersteiges zur Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, hierdurch auch zwangsläufig Erneuerung des Oberflächenbelages, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), Versetzen des bestehenden Witterungsschutzes.

1.8 Fahrtrichtung Ortsausgang (Fahrtrichtung Oberdrees)

Umgestaltung des Bürgersteiges zur Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, hierdurch auch zwangsläufig Erneuerung des Oberflächenbelages, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten). Aufgrund des Platzmangels lässt sich kein Witterungsschutz realisieren.

Haltestelle **Schulzentrum**, Lageplan Anlage 7 und 8

Bereich Dederichsgraben (Anlage 7):

Nach Abstimmung mit dem Schulamt dienen die Haltestellen I bis IV in der Straße „Dederichsgraben“ dem Schülerspezialverkehr und werden seit dem Weggang der Hauptschule nicht mehr angefahren. Die übrigen Bushaltestellen in der Straße „Dederichsgraben“ teilen sich auf in Haltestellen für die Linie 849, 752 (Richtung Oberdrees) und 752 (Richtung Meckenheim).

Bei den Örtlichen Kontrollen ergab sich, dass die 3 Bushaltestellen auch zeitgleich belegt und somit in vollem Umfang notwendig sind.

In Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben wird eine Sägezahnaufstellung favorisiert, da diese dem Bus auf kurzer Strecke ermöglicht nah am Bordstein zu stehen und auf die Fahrbahn zurück zu gelangen. Durchfahraltestellen müssen bei Stellplatzzuweisung extrem lang sein, ohne Stellplatzzuweisung zieht der zuerst kommende Bus immer nach vorne durch, was für Menschen mit Seheinschränkungen nicht barrierefrei ist und bei bereits umgesetzten Maßnahmen zu Irritationen bei Busnutzern geführt hat.

Die einseitige Nutzung der Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge hat in der Vergangenheit, durch die in regelmäßigen Abständen vorhandenen Zufahrten zu den Wohnblöcken, zu keinen Problemen geführt. Sofern sich die bestehende Fahrbahnbreite nicht verringert, wird seitens der Verkehrsbetriebe nicht auf die Anordnung eines absoluten Halteverbotes in diesem Bereich gedrängt.

Im Bereich der Grundstückszufahrten zu den Wohnblöcken werden Sperrflächen zu markiert.

1.9 Bereich Dederichsgraben

Umgestaltung des Bürgersteiges zur 3 Kaphaltestellen, in Sägezahnaufstellung, mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahmentwässerung anpassen, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), Ersatz von drei Bäumen, Aufstellen von drei Witterungsschützen.

Königsberger Straße (Anlage 8)::

Die Bushaltestelle auf der Seite des städtischen Gymnasiums sollte ebenfalls in Form einer Sägezahnaufstellung realisiert werden, die Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Seite als Buskap.

1.10a Königsberger Straße, Fahrtrichtung Ölmühlenweg

Umgestaltung des Bürgersteiges zur Kaphaltestelle, in Sägezahnaufstellung, mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahmentwässerung anpassen, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten). Auf der Straßenseite unmittelbar vor dem Gymnasium ist ein Witterungsschutz vorhanden.

1.10b Bereich Königsberger Straße, Fahrtrichtung Dederichsgraben:

Umgestaltung des Bürgersteiges zur Kaphaltestelle, mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahmentwässerung anpassen, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten). Aufgrund des Platzmangels lässt sich kein Witterungsschutz realisieren.

Haltestelle **Oberdrees Ort** (Bundesstraße), Lageplan Anlage 9

Zur Zeit halten die Busse der o.g. Haltestelle in Busbuchten, welche ca. 235 m voneinander entfernt liegen.

Zur barrierefreien Umgestaltung der Bushaltestellen gab es bereits einen Ortstermin des Ausschusses, bei dem vor allem ein Buskap auf der Fahrspur Richtung Euskirchen, in Höhe der heutigen Busbucht, mangels Sichtverhältnisse auf den Einmündungsbereich der K61 und der Gefahr eines Überholens ungeduldiger Kraftfahrer abgelehnt wurde.

Der vorliegende Lösungsansatz trägt den Verkehrslasten Rechnung, verhindert das Überholen ungeduldiger Kraftfahrer, schafft die Möglichkeit für Bürger (hier vor allem Kinder und Senioren) die Fahrbahn zu queren und die Barrierefreiheit zu erreichen.

Die Bushaltestellen „Oberdrees“ werden durch die Linien 817 und 752 angefahren. Mit der In der Regel gibt es einen Haltevorgang je Richtung die Stunde. Lediglich in den Morgenstunden, zwischen 6:30 und 7:30 Uhr, sowie in Mittags-/ Nachmittagsstunden, zwischen 13:30 und 17:00 Uhr, kommt es zu zwei Haltevorgängen je Stunde, vorwiegend mit halbstündigem Versatz.

Trotz der für Rheinbacher Verhältnisse hohen Verkehrsbelastung auf der B266, werden die Einsatzgrenzen für Haltestellenkaps (1.500 Kfz/h bei 10 Minutentakt) deutlich unterschritten.

Die Verlegung der Haltestelle Fahrtrichtung Euskirchen auf Höhe der Bushaltestelle Fahrtrichtung Rheinbach hat den Vorzug, dass bei einer Umgestaltung der Haltestellen zu Buskaps, die Sichtverhältnisse nicht nachteilig verändert werden, die vorhandene Mittelinsel gleichzeitig dazu beiträgt, dass ungeduldige, wartende Kraftfahrer nicht über die Gegenfahrspur überholen können oder

sich Motorradfahrer am stehenden Bus vorbeizwängen. Gleichzeitig ermöglicht die Mittelinsel die Einrichtung eines Fußgängerüberweges, was wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern, vorrangig Kinder, ältere oder behinderte Mitmenschen, beiträgt.

Die Mittelinsel muss teilweise zurückgebaut werden um den Fußgängerüberweg zu realisieren und in der Höhe etwas abgetragen, um die Sichtverhältnisse am zukünftigen Fußgängerüberweg zu verbessern.

1.11 Fahrtrichtung Rheinbach

Umgestaltung der Busbucht zur Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten), der vorh. Witterungsschutz wird versetzt.

Durch die Maßnahme ist wird eine Grundstücksfläche der katholischen Kirchengemeinde St. Martin tangiert, die bereits heute für die für die Haltestelle und den Radweg genutzt wird.

1.12 Fahrtrichtung Euskirchen

Errichtung einer Kaphaltestelle mit 18 cm hohen Busborden, Fahrbahntwässerung anpassen, Höhenanpassung des Fußgänger-Oberflächenbelag, taktile Elemente (Rippen- und Noppenplatten). Ziel ist es einen Witterungsschutz zu realisieren.

Um hier ein optimales Ergebnis hinsichtlich Aufstellflächen und Witterungsschutz zu erzielen, ist Grunderwerb an der heutigen privaten Parkplatzfläche nötig.

Für die 12 Maßnahmen sind Förderanträge beim Zweckverband Nahverkehr gestellt, ein Zuwendungsbescheid liegt noch nicht vor.

Nach Vorlage des Zuwendungsbescheides kann die Ausführungsplanung und sukzessive Umsetzung der Maßnahmen erfolgen. Haushaltsmittel sind für eine Ausführung der Maßnahmen des 1. Bauabschnittes sind in den Haushaltsjahren 2018 bis 2020 beantragt (jährlich 410.000 €).

Der Fördersatz liegt bei 90 % der förderfähigen Kosten, wobei die sich die Förderfähigkeit auf die Arbeiten an der eigenen Baulast beschränkt und nur in geringem Umfang Anpassungsarbeiten an Flächen Dritter berücksichtigt. Die Planungskosten werden grundsätzlich durch eine Pauschale i.H.v. 2 % abgegolten.

Da gerade bei den Bushaltestellen in Ortsdurchfahrten größere Flächen der Landes- und Kreisstraßen tangiert werden, um Querungshilfen zu errichten, verändern oder die Entwässerung sicherzustellen, wird die Quote der tatsächlich vereinnahmten Fördergelder, gegenüber den Gesamtausgaben, deutlich niedriger liegen.

Nach Vorlage der Zuwendungsbescheide für die Maßnahmen des 1. BA. Werden die ersten Planungsphasen (Leistungsphasen 1-3) für die Maßnahmen des 2. Bauabschnittes an das bauleitende Ingenieurbüro beauftragt, damit Förderanträge für den 2. BA zeitgerecht gestellt werden können, eine Umsetzung dieser Maßnahmen ab 2020 beginnen könnte.

Rheinbach, den 19.02.2018

gez.
Stefan Raetz
Bürgermeister

gez.
Margret Thünker-Jansen
Fachbereichsleiterin

Anlagen:

Anlage 1 Prioritätenliste Stand Februar 2018
Anlagen 2-9 Lagepläne