

Grundsatzbeschluss zum barrierefreien Umbau der Bushaltestellen in der Bahnhofstraße und in der Dassower Straße

<i>Amt Schönberger Land</i> Fachbereich IV <i>Datum</i> 25.06.2021	<i>Bearbeitung:</i> Anja Wejda <i>Bearbeiter/in-Telefonnr.:</i> 038828/3301417
---	---

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Umwelt und Ordnung der Stadt Schönberg (Vorberatung)	17.08.2021	Ö
Hauptausschuss der Stadt Schönberg (Vorberatung)	24.08.2021	Ö
Stadtvertretung Schönberg (Entscheidung)	26.08.2021	Ö

Sachverhalt

In der Stadt Schönberg sollen vier Bushaltestellen barrierefrei gestaltet werden. Hierbei handelt es sich um die Haltestellen in der Dassower Straße und in der Bahnhofstraße.

In Zusammenarbeit von Landkreis und Busbetrieben erfolgte die Entwicklung eines Ausbaukonzeptes.

Mit Hilfe der Fahrgastzahlen erfolgte die Kategorisierung der Haltestellen. Diese Kategorien bilden die Grundlage für die Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Vor allem soll mit dieser Maßnahme der Einstieg in den Bus durch die Anpassung der Bordsteinkanten erleichtert werden. Für eine bessere Orientierung werden zusätzlich taktile Leitelemente angeordnet.

Für die Umsetzung der Barrierefreiheit der vier genannten Bushaltestellen sind bereits finanzielle Mittel im Haushalt vorgesehen und nach aktueller Kostenberechnung auch ausreichend.

Bei beiden Standorten wird empfohlen die vorhandene Straßenbeleuchtung zu ergänzen und jeweils eine Leuchte zusätzlich herzustellen.

Für den Umbau der Bushaltestellen können Fördermittel beantragt werden.

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung fasst den Grundsatzbeschluss die Barrierefreiheit der Bushaltestellen in der Dassower Straße und in der Bahnhofstraße herzustellen.

Mit den anliegenden Unterlagen erfolgt der Antrag auf Fördermittel.

Mit Vorlage eines positiven Förderbescheids wird die Ausschreibung und anschließende Vergabe der Ausführung durch das Amt veranlasst.

Finanzielle Auswirkungen

GESAMTKOSTEN	AUFWAND/AUSZAHLUNG	AUFWAND/AUSZAHLUNG	ERTRAG/EINZAHLUNG
---------------------	---------------------------	---------------------------	--------------------------

	IM LFD. HH-JAHR	JÄHRL.	JÄHRL.
77.500 €	77.500 €	00,00 €	00,00 €

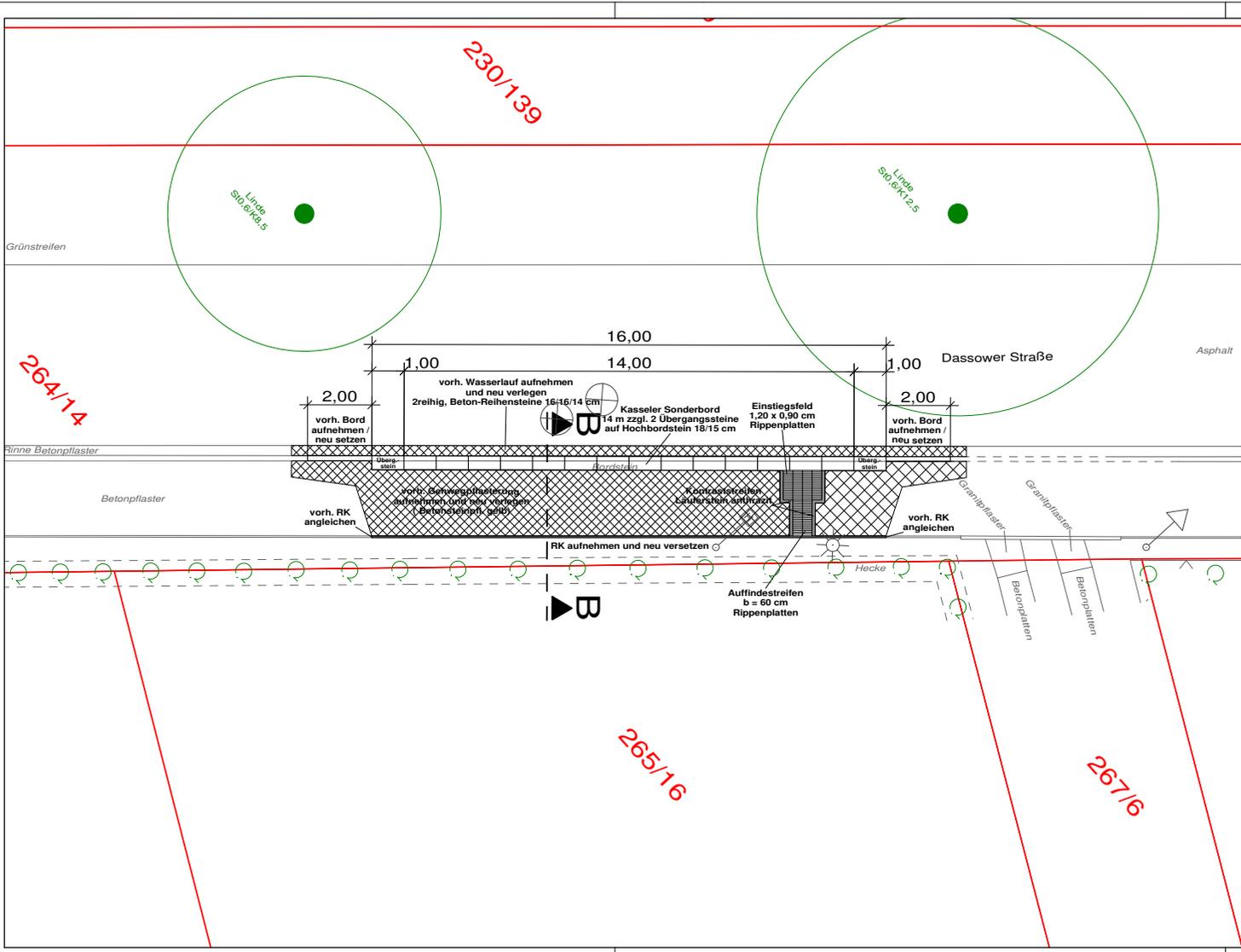
FINANZIERUNG DURCH

VERANSCHLAGUNG IM HAUSHALTSPLAN

Eigenmittel	160.000 €	Im Ergebnishaushalt	
Kreditaufnahme	00,00 €	Im Finanzhaushalt	
Förderung	00,00 €		
Erträge	00,00 €	Produktsachkonto	00000-00
Beiträge	00,00 €		

Anlage/n

1	Lageplan Dassower Straße Fahrtrichtung Zentrum (öffentlich)
2	Lageplan Dassower Straße Fahrtrichtung Dassow (öffentlich)
3	Lageplan Bushaltestelle Bahnhofstraße (öffentlich)
4	Erläuterungsbericht barrierefreier Umbau Bushaltestellen Stadt Schönberg (öffentlich)



Grundlagenvermessung durchgeführt:		
Ingenieurgemeinschaft Sturm Büro GbR Fritz-Reuter-Straße 9 23936 Grevesmühlen Tel.: 0451/8104626, Fax: 8104627	Gemarkung: Bauhof Schönberg Flur: 1 Flurstücke: div.	Lagebezug: ETRS89_UTM32 Höhenbezug: DHHN 2016 aufgestellt:

Art der Änderung	Datum	Name

**INGENIEURGEMEINSCHAFT
• STORM • BÜRO** GbR •

Fritz-Reuter-Straße 9
23936 Grevesmühlen
Tel.: 03881 / 718191
Fax.: 03881 / 718393
E-Mail: office@ing-sb.de

Projekt-Nr.: 20034	22.06.2021
Datum	Name
gezeichnet: 11.06.2021	A. Eichert
bearbeitet: 23.02.2021	N. Bürau
geprüft:	

Auftraggeber: Stadt Schönberg über Amt Schönberger Land Am Markt 15 23923 Schönberg	Unterlage 5	
	Blatt Nr. 2	
Bauvorhaben: barrierefreie Umgestaltung von 4 Bushaltestellen in der Stadt Schönberg	Datum	Name
	gemessen: 12/2020	O. Bürau
	bearbeitet: 12/2020	T. Wegener

20034_Schönberg_20210622_BusHaltestellen_LP_2020-11.dwg
20034_LP2_M100_2021-02
297 mm x 550 mm

Entwurfsplanung	Lageplan Gestaltung Dassower Straße Bus-Fahrtrichtung Dassow Stadt Schönberg Maßstab: 1 : 100
-----------------	---

Auftraggeber: **Stadt Schönberg/Meckl.**
 über Amt Schönberger Land
 Am Markt 15
 23923 Schönberg/Meckl.

BARRIEREFREIE UMGESTALTUNG
VON 4 BUSHALTESTELLEN IN DER
STADT SCHÖNBERG

DASSOWER STRABE 2 ST.
BAHNHOFSTRABE 2 ST.

ENTWURFSPLANUNG

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Grevesmühlen, im Juni 2021
INGENIEURGEMEINSCHAFT
• STORM • BÜRAU • GbR •

C:\Users\h.buerau\Documents_BV\20034Schönberg-4Bus\20034_Schoenberg-Meck_4Bus_Erklärungsbereicht_2021-06.doc

Allgemeines/ Veranlassung

Die Stadt Schönberg/Meckl. liegt im Landkreis Nordwestmecklenburg, ca. 15 km östlich der Hansestadt Lübeck, ca. 34 km westlich der Kreisstadt Wismar.

Die Stadt besteht aus dem Ort Schönberg/Meckl. Sowie den Ortsteilen Groß- und Klein-Bünsdorf, Lockwisch, Hof Lockwisch, Kleinfeld, Malzow, Petersberg, Retelsdorf, Rupensdorf und Sabow.

Die Haupteinfahrt erfolgt über die nördlich / nordöstlich vorbeiführende Bundesstraße B104 (Landesgrenze Schleswig-Holstein über Selmsdorf nach Schönberg weiter über Rehna und Gadebusch zur Landeshauptstadt Schwerin) sowie über die Anbindungen der Landesstraßen L01 (Dassow über Schönberg in Richtung südlicher Landesgrenze zur Stadt Ratzeburg in Schleswig-Holstein sowie die L011, welche von Schönberg nach Mallentin verläuft).

Südlich der Stadt Schönberg verläuft die Ostseeautobahn A20, welche über die Anschlussstelle südöstlich von Schönberg direkt erreichbar ist.

Die Stadt Schönberg/Meckl. hat auf Grundlage der folgend beschriebenen Ausbaukonzeption den Umbau / die Erweiterung von insgesamt 4 Bushaltestellen in barrierefreie Bushaltestellen beschlossen.

Der Landkreis Nordwestmecklenburg hat zusammen mit den zuständigen Busbetrieben „Nahbus“ aus Grevesmühlen über die „Kobra Nahverkehrsservice GmbH“ ein Ausbaukonzept für barrierefreie Bushaltestellen im Landkreis erstellt, welches Grundlage für die folgenden Planungen ist.

Gem. Ausbaukonzeption sind die umzubauenden Bushaltestellen verschiedenen Kategorien zugeordnet worden, welche unter Berücksichtigung verschiedener Komponenten ermittelt wurden. Diese sind den einzelnen Bushaltestellen tabellarisch zugewiesen und folglich eine Kategorie ermittelt worden.

Diese sollen im Wesentlichen als „Ausbau-Standards“ dienen, jedoch ist die Umsetzung angesichts der individuellen baulichen und rechtlichen Rahmenbedingungen ggfs. anzupassen und kann folglich abweichen, aber die Einhaltung der durch sie bewirkten Funktionalitäten soll gewährleistet sein.

Im Wesentlichen sind die 4 betreffenden Bushaltestellen der Kategorie „C“ zuzuordnen, die als wesentliches Merkmal die Herstellung eines Kasseler Sonderbordes vorsieht mit einem erhöhten Warte- und Einstiegsbereich von ca. 20 cm (18 cm) sowie der Anlage eines Einstiegsfelds.

Die Bushaltestellen befinden sich im direkten Stadtbereich, zum einen an der „Regionalen Schule mit Grundschule“ in der Dassower Straße sowie zum anderen am Bahnhof in der Bahnhofstraße und dienen der Anbindung an den ÖPNV der Bahn bzw. den überregionalen Anschluss an die Städte Wismar, Grevesmühlen und Lübeck bzw. an die weiterführenden Verkehrsnetze, den Schulen und den Einkaufsmöglichkeiten. Des Weiteren dienen sie dem Tourismus und der Anbindung an das Erholungsgebiet Ostsee.

Allgemein gilt: die vorhandenen Buswartehäuschen in der Dassower Straße sowie in der Bahnhofstraße verbleiben. Diese entsprechen den Standards der guten Einsicht (mind. 2 Seiten der Wartehäuschen sind verglast).

1. Bushaltestellen Dassower Straße

Die Dassower Straße befindet sich im nördlichen Stadtbereich, direkt an der Landesstraße L01. Die beiden Bushaltestellen befinden sich wie bereits beschrieben an der „Regionalen Schule mit Grundschule“ sowie am Versorgungszentrum bzw. am Amtsgebäude – alle Einrichtungen liegen so in der Nähe, dass alle bequem zu Fuß bzw. auch barrierefrei zu erreichen sind.

Die eine Bushaltestelle befindet sich auf der nordwestlichen Fahrbahnseite, die andere ca. 85 m südlich gegenüber auf der südöstlichen Fahrbahnseite.

Grundlage der Planung bildet die gesondert durchgeführte Entwurfsvermessung.

1.1 Bestand

Die nordwestliche Bushaltestelle ist über eine Zuwegung des parallel zur Fahrbahn abgesetzten Gehwegs mittels eines gepflasterten Zugangs gut erreichbar. Die vorh. Länge der Bushaltestelle, welche als Buskap auf der Fahrbahn angelegt ist, beträgt ca. 16 m – die Aufstellfläche für die Fahrgäste weist eine Länge von ca. 11,5 m auf. Die Bordsteinansicht beträgt ca. 12 cm. Die Breite von 2 m ist ausreichend. Die Befestigung besteht aus Betonpflastersteinen, welche sich im Bereich des Fahrgastunterstands ebenfalls fortgeführt ist.

Ca. 28 m südlich befindet sich eine Fußgängerüberwegung, welche mittels Anforderungsampel insbesondere für die Schüler genutzt werden kann.

Auf der südöstlichen Fahrbahnseite ist die Aufstellfläche der Fahrgäste im Gehweg integriert und die Bushaltestelle ebenfalls als Buskap hergestellt.

Im Gehweg befindet sich ebenfalls ein Betonpflaster – die Breite des Gehwegs beträgt ca. 2,5 m.

1.2 Planung

Geplant ist die Herstellung der Bushaltestelle auf der nordwestlichen Fahrbahnseite mit einem sogenannten „Kasseler Sonderbord“ mit einer Antrittshöhe von 18 cm auf einer Länge von jeweils insgesamt 14 m incl. der beidseitigen Übergangsbereiche – der Ausbau der Länge der Aufstellfläche erfolgt auf den benannten 14 m. Davor und dahinter wird die Wasserführung mittels Hochbordstein als Absenker hergestellt. Aufgrund der Lage des Randbereichs direkt am Fahrbahnrand der bit. Befestigung wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten für die massiven Bordsteine eine 2-reihige Einfassung mit Beton-Reihensteinen analog eines Wasserlaufs hergestellt. Die gesamte Aufstellfläche der Fahrgäste wird auf das neue Höhenniveau angeglichen und die höhengleiche Anbindung an den bestehenden Gehweg wieder hergestellt.

Die südöstliche Bushaltestelle erhält ebenfalls einen sogen. Kasseler Sonderbordstein mit einer Antrittshöhe von 18 cm. Aufgrund des bereits vorhandenen Wasserlaufs wird dieser nur im Rahmen des Erdbaus für die Bordsteinanlage mit aufgenommen und wieder hergestellt. Der Gehweg wird auf gesamter Länge auf das neue Höhenniveau der Bordanlage mit angeglichen.

Im Bereich des Einstiegs in den Bus ist jeweils die Herstellung von taktilen Flächen vorgesehen: eine Einstiegsfläche in den Abmessungen 1,20 x 0,90 m sowie zusätzlich ein Leitstreifen in 30 cm Breite in Kombination mit Aufmerksamkeitsfeldern zur Anbindung an den abgesetzten Gehweg – beides optisch mit farbigem Pflaster abgesetzt

(Kontraststreifen). Parallel zum geplanten Sonderbordstein erfolgt der taktile Leitstreifen mit einer Breite von 30 cm in einem Abstand von 60 cm zum Bordstein.

Aufstellflächen / Gehweg aus Betonsteinpflaster: (Neubaubereich bzw. Anhebung)

8,0 cm Betonsteinpflaster

4,0 cm Bettungsmaterial

20,0 cm Frostschuttschicht 0/32 E_{V2} mind. 80 MPa

bzw. 6,0 bis 7,0 cm Ergänzung des bestehenden ungeb. Tragschichtmaterials

32,0 cm Gesamtaufbau

E_{V2} mind. 45 MPa

Im Bereich der „dazwischen liegenden Fußgängerampel“ soll die vorhandene Querungsstelle ebenfalls barrierefrei umgebaut werden. Der Bestand weist ein gleichmäßiges Bild der Bordsteine mit ca. 3 bis 4 cm Ansicht auf, was für Sicht- und Mobilitätsbehinderte gewisse Unsicherheiten mit sich führt, insbesondere aber für Nutzer von Rollatoren, die tlw. keine Möglichkeit haben, die Rollen über die vorhandene Bordsteinkante zu schieben bzw. den Rollator so anzuheben, dass der zweite Rollensatz ebenfalls rübergeschoben werden kann.

Dieses findet in der Planung wie folgt Berücksichtigung: Ergänzungsmaßnahmen zur Barrierefreiheit und der Verwendung von Bordsteinen, die zum einen für die Mobilitätsbehinderten (als Schrägstein mit „Nullabsenkung“) besser nutzbar sind und zum anderen für die Sichtbehinderten mit einer Ansicht von 6 cm (als bessere Abgrenzung und Erkennbarkeit zwischen Nebenanlage und Fahrbahn) sowie in weißer (heller) Ausführung. Zusätzlich kommen taktile Leitsysteme mit Aufstellfläche, Richtungsfeld, Orientierungsfeld und Leitstreifen zur Ausführung.

Der Abstand zu den Bushaltestellen ist noch ausreichend nah, so dass dieses die Vervollständigung des barrierefreien Aspekts bildet.

Die örtlich bestehenden Einbauten werden im Rahmen der Bauleistungen auf das entsprechende neue Höhenniveau ebenfalls angeglichen.

Die vorhandenen techn. Elemente und die Großbäume sind mit entsprechenden Sicherungsmaßnahmen gegen Beschädigung während der Bauleistungen zu schützen.

2. Bushaltestellen Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße befindet sich ebenfalls im nördlichen Stadtbereich. Die beiden bestehenden Bushaltestellen befinden sich gegenüber liegend auf der westliche bzw. östlichen Fahrbahnseite. Auf der östlichen Fahrbahnseite befindet sich bereits das Buswartehäuschen.

Der Bahnhof befindet sich in einem Abstand von ca. 80 m zu den Bushaltestellen.

Die Planungsgrundlage bildet der Entwurf des Straßenausbaus des Ingenieurbüros Möller und der zugehörigen Entwurfsvermessung.

Für die Neuplanung sind Anfang des Jahres entsprechende Abstimmungen mit den zuständigen Busbetrieben erfolgt.

In diesem Zusammenhang wurde sich darauf verständigt, dass die östliche Bushaltestelle entfällt und auf der westlichen Fahrbahnseite 2 Bushaltestellen hintereinander eingerichtet werden. Folglich kann die ursprüngliche vorgesehene

Einrichtung einer Querungsstelle zwischen den beiden Fahrbahnseiten zur barrierefreien Anbindung an den Bahnhof entfallen.

Die Situation der Aufstellung von Bussen nach Durchführung des Schülerverkehrs soll an anderer Stelle als vor dem Bahnhof gelöst werden. Hierzu sind weitere Abstimmungen der Busbetriebe mit der zuständigen Ordnungsbehörde des Amtes Schönberger Land erforderlich.

2.1 Bestand

Die derzeitige Bushaltestelle auf der östlichen Fahrbahnseite ist im Grunde genommen der vorh. Gehwegbereich, der in einem Abstand von ca. 30 cm zur vorhandenen Bordanlage aus alten Naturbordsteinen liegt. Aufgrund des Entfalls dieser Bushaltestelle und die Verlegung auf die gegenüberliegende Fahrbahnseite wird auf den Bestand nicht weiter eingegangen.

Die Bushaltestelle auf der Westseite weist eine ca. 2,50 m breite befestigte Fläche auf mit einem Betonbordstein mit ca. 11 bis 12 cm Ansicht. Dahinter befindet sich ein Fahrgastunterstand – auch hier ist die Fläche mit Betonsteinpflaster befestigt. Aufgrund der westlichen Lage zum Gehweg wurde der Fahrgastunterstand seinerzeit in einen Böschungsbereichs mittels von Palisaden integriert, so dass die Anhebung der Pflasterflächen im Rahmen des Umbaus auch kein Problem darstellen.

Die ansonsten dahinter befindlichen Grünanlagen können ebenfalls problemlos angehört werden.

2.2 Planung

Geplant ist die Herstellung einer doppelten hintereinander gelegenen Bushaltestelle mit einem sogenannten „Kasseler Sonderbord“ mit einer Antrittshöhe von 18 cm auf einer Länge von insgesamt 37 m incl. der Übergangsbereiche. Die Bordsteinanlagen davor und danach werden höhenmäßig eingepasst.

Aufgrund der örtlichen Situation des „abknickenden Verlaufs“ der Bahnhofstraße ist die Länge der Bushaltestelle in südliche Richtung begrenzt. Die vorhandenen Großbäume werden nicht von einem zusätzlichen Ausbau berührt.

Die vorhandenen Aufstellflächen bzw. Gehwege werden aufgrund der Anhebung des Höhenniveaus der Einstiegsbereiche jeweils vollständig im Bereich der geplanten Kassler Bordsteine aufgenommen und die vorhandene ungebundene Tragschicht „aufgehört“ (nach vollständiger Beseitigung des vorhandenen Bettungsmaterials) und dann die Pflasterung wieder neu verlegt, einschl. des Bereichs am Fahrgastunterstand.

Im Bereich der jeweiligen Einstiege in den Bus der beiden Aufstellbereiche ist die Herstellung von taktilen Flächen vorgesehen: jeweils eine Einstiegsfläche in den Abmessungen 1,20 x 0,90 m sowie ein Auffindestreifen in 60 cm Breite – beides optisch mit farbigem Pflaster abgesetzt (Kontraststreifen). In Längsrichtung wird jeweils ein Leitstreifen zur Verbindung der beiden Einstiegsbereiche angelegt.

Die vorhandenen Grünflächen können problemlos der neuen Höhen- und Lagesituation angepasst werden.

Aufstellflächen / Gehweg aus Betonsteinpflaster: (Neubaubereich bzw. Anhebung)

8,0 cm Betonsteinpflaster

4,0 cm Bettungsmaterial

20,0 cm Frostschuttschicht 0/32 E_{V2} mind. 80 MPa

bzw. 6,0 bis 7,0 cm Ergänzung des bestehenden ungeb. Tragschichtmaterials

32,0 cm Gesamtaufbau E_{V2} mind. 45 MPa

Die örtlich bestehenden Einbauten werden im Rahmen der Bauleistungen auf das entsprechende neue Höhenniveau ebenfalls angeglichen.

Die vorhandenen techn. Elemente bzw. die Litfaßsäule und die Großbäume sind mit entsprechenden Sicherungsmaßnahmen gegen Beschädigung während der Bauleistungen zu schützen.

Ingenieurgesellschaft
• STORM • BÜRAU • GbR •