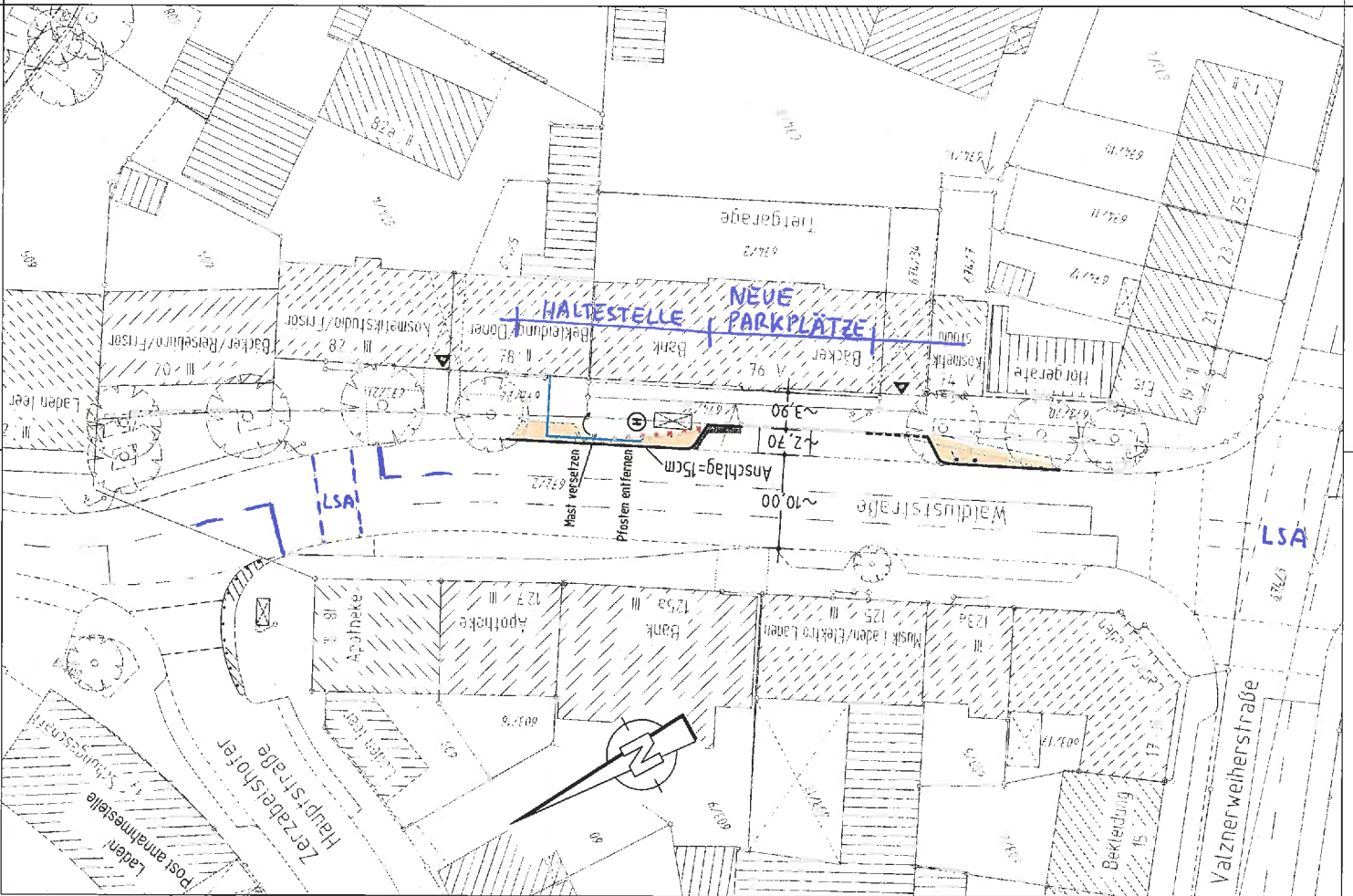




Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- Blindleitsystem

- Parkstandsfläche
- Gehwegfläche

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- VAG Warthalle
- Schaltkasten
- Lichtsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Stiegungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

Nürnberg

VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG

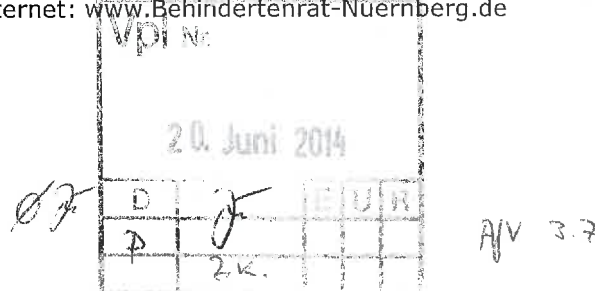
STRASSENPLANUNG		Waldluststraße	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	Bushaltestelle Zerzabelshof Mitte	
BEARBEITUNG	Wiedemann (4935)	Lageplan	
	Wenzel (4937)		
ÄNDERUNGEN		M = 1500	2.2056.2.2
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	
09.10.12	Wenzel	gem. VB	Nürnberg, den 06.06.2012
07.03.13	Wenzel	Parker	
12.05.14	Wenzel	Parker	
19.05.14	Wenzel	Gehweg	
22.05.14	Wenzel	Tg. Einfahrt	

gez. Jülich
AMTSLEITER

Vorstand BRN, Postfach 81 03 46, 90248 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Dienststellenleiter
Herrn Frank Jülich
Lorenzer Str. 30
90402 Nürnberg

Vorstand des Behindertenrates der Stadt Nürnberg
Vorsitzende Günter Frank u. Michael Mertel
Postfach 81 03 46, 90248 Nürnberg
Tel Nr.: 0911/347 92 68
E-Mail: info@behindertenrat-nuernberg.de
Internet: www.Behindertenrat-Nuernberg.de



Nürnberg, 18. Juni 2014

Stellungnahme Planung Bushaltestelle Waldluststraße

Sehr geehrter Herr Jülich,

vielen Dank für die Erläuterung Ihrer Planung.

Wir sprechen uns entschieden dafür aus, die Bushaltestelle an der Waldluststraße barrierefrei auszubauen. Die Vorteile eines barrierefreien Ausbaues überwiegen bei weitem die negativen Aspekte, welche für den fließenden Verkehr zeitweise eintreten könnten.

Eine Haltestelle ohne Haltebucht ist für den Busfahrer/die Busfahrerin aus dem laufenden Verkehrsgeschehen heraus leichter anzufahren und es werden damit Schwierigkeiten beim Ein- bzw. Ausstieg in den Bus vermieden. Durch das verbesserte Anfahren wird die Spaltüberbrückung zwischen Bordsteinkante und Einstiegs-kante entscheidend erleichtert im Vergleich zu Haltestellen mit Haltebuchten.

Diese deutliche Verbesserung in der Barrierefreiheit kommt neben Menschen mit Behinderung auch anderen Nutzern der Busse wie Senioren und Seniorinnen (z.B. mit Rollator oder Mobilitätseinschränkung) sowie Eltern mit Kinderwagen zu Gute.

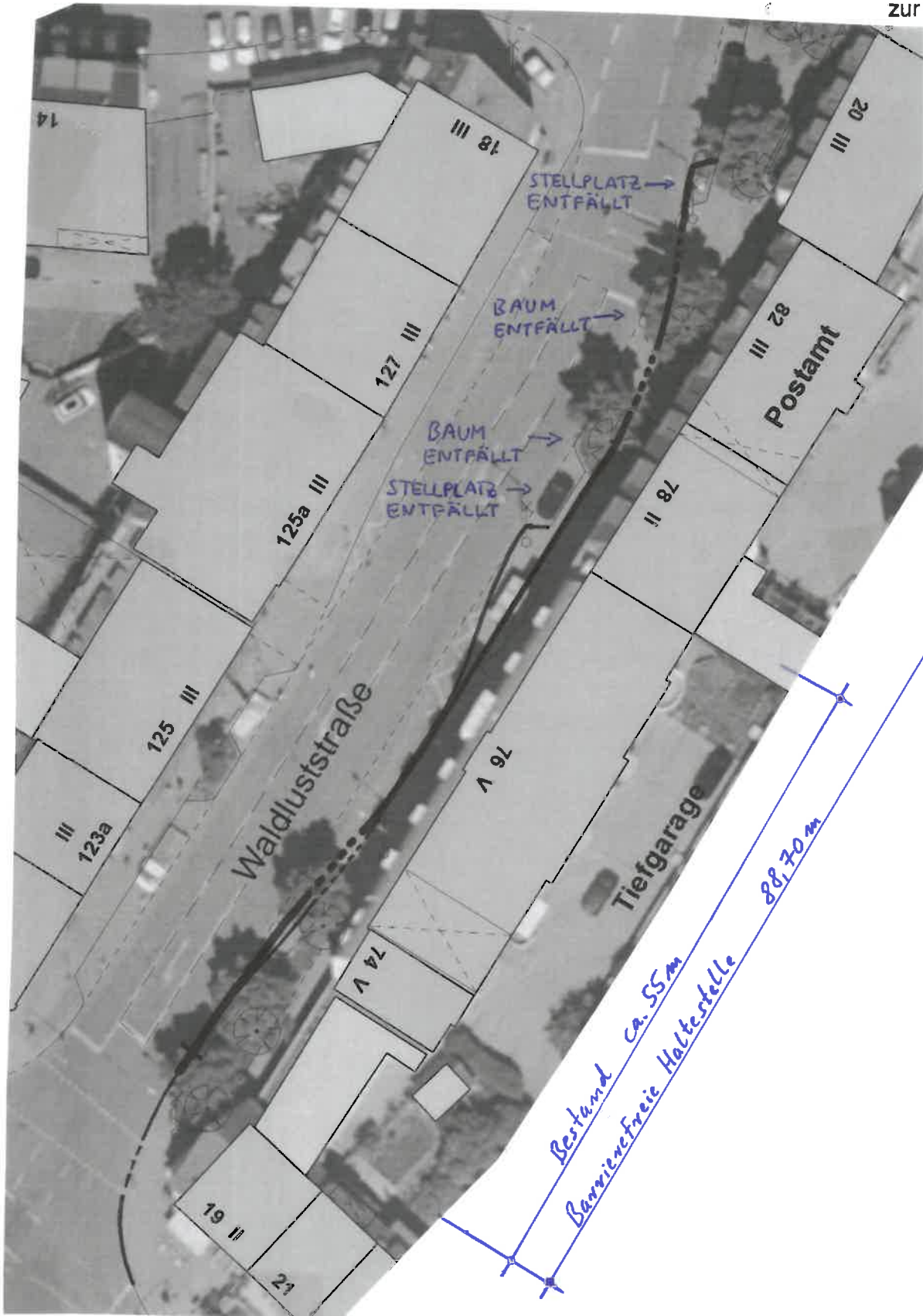
Auch im Personenbeförderungsgesetz wird ausdrücklich auf die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung hingewiesen. Wir halten die vorgestellte Planung für zukunftsweisend in Bezug auf den Um- und Neubau von Bushaltestellen in Nürnberg.

Mit freundlichen Grüßen

Günter Frank, Vorsitzender
Michael Mertel, stellv. Vorsitzender
Peter Vogt, erster Vorsitzender des Ausschusses Barrierefreiheit öffentlicher Raum

Verteiler: Fraktionen Stadtrat

Impressum: Vorsitzende Günter Frank u. Michael Mertel
Anschrift: Postfach 81 03 46, 90248 Nürnberg * **Tel:** 0911 – 3479268
Email: info@behindertenrat-nuernberg.de * **Internet:** www.behindertenrat-nuernberg.de
Bankverbindung: Sparkasse Nürnberg * Kto Nr.: 11 08 16 68 * BLZ: 760 501 01



0 10 Meter
Maßstab 1:500



V_{hL}/P
07.07.2014

- Busse beim Ein- und Ausfahren mit den Fahrzeugüberhängen Seitenraumflächen überstreichen,
- die Seitenräume durch den Flächenbedarf der Buchten eingengt werden. Dadurch ist die sichere und konfliktarme Führung von Radwegen in den Seitenräumen selten realisierbar und die Unterbringung von Wetterchutz und Einrichtungen zur Fahrgastinformation wird erschwert,
- sie beim Winterdienst zusätzlichen Aufwand erfordern,
- die städtebauliche Einbindung oft problematisch ist.

Eine Busbucht, die ein paralleles Anfahren an den Bord mit Berücksichtigung von Niederflurbussen ermöglicht, erfordert eine erhebliche Entwicklungslänge (Bild 92).

Busbuchten sollen mit einer Tiefe von 3,00 m ausgebildet werden. Wenn die Breite dafür nicht ausreicht, ist das Halten am Fahrbahnrand vorzusehen.

Lassen sich Busbuchten in Krümmungen nicht vermeiden, ist darauf zu achten, dass die Form der Bucht unter Einhaltung der angegebenen Grundmaße dem Spurverlauf der Busse angepasst ist. Die Gestaltung der Bucht muss dem Busfahrer beim Wiederaufahren eine ausreichende Sichtweite (mindestens 50 m bei $V_{zul} = 50$ km/h) auf den nachfolgenden Verkehr erlauben.

Die Abmessungen der **Warteflächen** ergeben sich aus den Abmessungen der Wetterschutzeinrichtung und den notwendigen Flächen zum Ein- und Aussteigen sowie Längsgehen (Bild 93).

Die Höhe der Wartefläche soll nicht mehr als 5 cm unter der Höhe des Wagenbodens der eingesetzten Busse liegen, um Ein- und Ausstieg ohne Hilfe Dritter zu ermöglichen. Höhendifferenzen zwischen 5 cm und 10 cm sind mit Erschwernissen oder mit Hilfe Dritter nutzbar, Höhendifferenzen größer 10 cm sind zu vermeiden.

16 cm hohe Warteflächen über Straßenoberkante sind auch von Niederflurbussen mit ihren Überhängen problemlos befahrbar. Auch mit 18 cm bis 20 cm hohen Bordsteinen (je nach Querneigung der Straße) bestehen gute Erfahrungen.

Die Einstiegsstellen in die Nahverkehrsfahrzeuge sollen mit taktilen und optisch kontrastierenden Hilfen verdeutlicht werden.

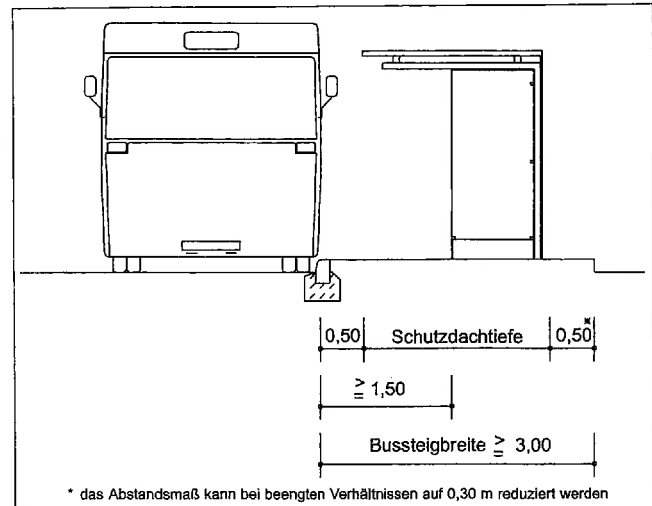


Bild 93: Abmessungen für Warteflächen und -inseln mit Wetterschutzeinrichtung (gilt nur bei nahezu paralleler Anfahrt)

6.2 Geschwindigkeitsdämpfung

6.2.1 Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen

Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind dort erforderlich, wo die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Geschwindigkeiten leidet. Zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen kommen vorwiegend fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen in Frage. Dies sind Teilaufpflasterungen, Plateaufpflasterungen und Fahrgassenversätze.

Darüber hinaus kommen in geeigneten Knotenpunkten Minikreisverkehre in Betracht (vgl. Abschnitt 6.3.4).

Bei Linienbusverkehr sind bauliche Maßnahmen zu vermeiden. Wo dies nicht möglich ist, sind sie ÖPNV-verträglich zu gestalten.

6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaufpflasterungen

Teilaufpflasterungen und Plateaufpflasterungen veranlassen Kraftfahrer zu langsamer Fahrweise.

Bei Teilaufpflasterungen wird der Fahrbahnbelag auf 8 cm bis 10 cm angehoben und mit Rampenneigungen von 1:10 bis 1:7 versehen. Die Mindestlänge ist größer als

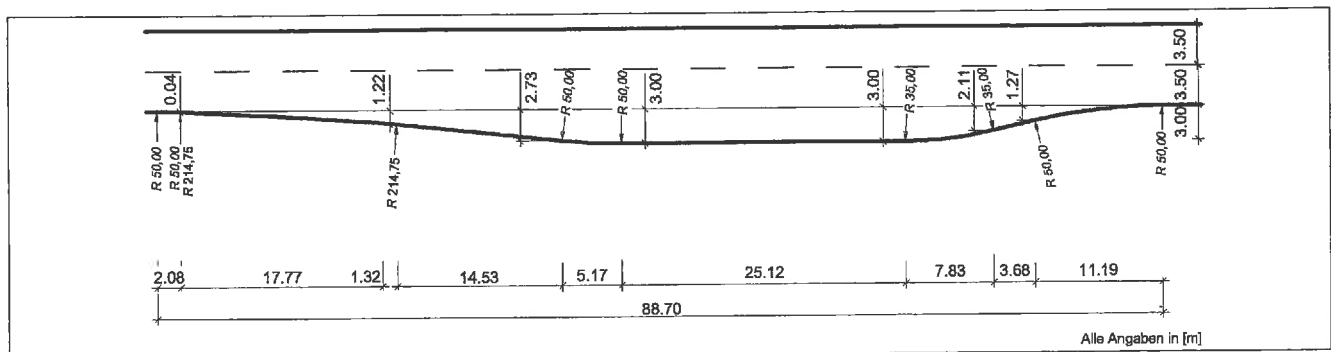


Bild 92: Abmessungen einer Haltestellenbucht für Standardlinienbusse für barrierefreies Ein- und Aussteigen⁴⁷⁾

⁴⁷⁾ Fahrversuche und Berechnungen: Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt a.M. mbH, 1997.