



Aktenzeichen: 613 OM

Datum:05.09.2019

Hinweis: XVI/2918

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Ortsbeirat Studernheim Ortsbeirat Flomersheim Ortsbeirat Eppstein Ortsbeirat Mörsch Seniorenbeirat Beirat der Menschen mit Behinderung Planungs- und Umweltausschuss Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat

Konzept für den barrierefreien Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (Bus)

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Dem beigefügten Konzept zur Neueinrichtung bzw. zum barrierefreien Neu- oder Umbau von Bushaltestellen in Frankenthal wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die weiteren Schritte zur Umsetzung der Haltestellen gemäß der Prioritätsstufen vorzubereiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Prioritätsstufen 1 und 2 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Prioritätsstufe 3 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Prioritätsstufe 4 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, Entwurfsplanungen für die Haltestellen der Prioritätsstufen 1 und 2 zu beauftragen.
7. Die Verwaltung wird beauftragt, Entwurfsplanungen für die Haltestellen der Prioritätsstufen 1 und 2 zu beauftragen.
8. Die Verwaltung wird beauftragt, Entwurfsplanungen für die Haltestellen der Prioritätsstufe 3 zu beauftragen.
9. Die Verwaltung wird beauftragt, Entwurfsplanungen für die Haltestellen der Prioritätsstufe 4 zu beauftragen.
10. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Einrichtung barrierefreier Haltestellen Fördermittel zu beantragen.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

Begründung:

Der Stadtrat hat am 06.02.2019 die Einführung eines neuen ÖPNV-Systems beschlossen (siehe Drucksache XVI/2918). Aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) resultieren Anforderungen an den barrierefreien Ausbau des ÖPNV-Systems. Die Stadt Frankenthal ist davon als Aufgabenträger für den Busverkehr betroffen. Der entsprechende Paragraph des PBefG lautet:

„§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“

Der Nahverkehrsplan, für den der Aufgabenträger zuständig ist, befindet sich in der Aufstellung. Der Gutachter (Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult im Auftrag des Verkehrsverbundes VRN) hat Aussagen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen auf Basis des zum Untersuchungszeitpunktes (Mai 2017) vorhandenen Liniennetzes gemacht (siehe Anlage 1). Nach Rücksprache mit dem Gutachter obliegt es der Stadt, daraus Aussagen zum neuen ÖPNV-Neukonzept abzuleiten. Der Nahverkehrsplan konstatiert der Stadtverwaltung hier einen großen Handlungsbedarf. Die Einordnung der Haltestellen im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt die Kriterien:

- Nachfrage (Ein- und Aussteiger),
- Lage der Haltestelle im Ort,
- Netzhierarchie,
- Umsteigemöglichkeiten und
- relevante Einrichtungen.

Basis des Konzeptes ist das beschlossene ÖPNV-Konzept und der Ausschreibungsfahrplan. Sollte ein Nebenangebot zugeschlagen werden, was z. B. noch die Öffnung von Leerfahrten für Fahrgäste vorsieht, so kann es sein, dass im Einzelfall vom Beschluss abgewichen werden muss. Stand heute ist davon jedoch keine barrierefreie Haltestelle betroffen.

Die Haltestellen haben entweder den Bestandsnamen oder wurden nach einer bereits erfolgten internen Abstimmung innerhalb der Verwaltung von der Bezeichnung her geändert. Es handelt sich grundsätzlich bei neuen Namen um Arbeitstitel, über die noch in den Gremien entschieden wird.

Beim Linienbündel Grünstadt ist der Einsatz von Gelenkbussen eine Option. Daher müssen alle Haltestellen im Korridor Stadtklinik – Hauptbahnhof – Benderstraße über Neumayerring und Europaring für einen Gelenkbuseinsatz dimensioniert werden. Bei den Kosten wird dies nicht berücksichtigt, da es sich ohnehin nur um einen Pauschalwert handelt.

Nicht alle barrierefreien Haltestellen können und müssen zur selben Zeit umgesetzt werden. Es empfiehlt sich eine Priorisierung. Es können zunächst folgende Umsetzungsnotwendigkeiten zeitlich unterschieden werden:

1. Der im Februar 2019 in Betrieb genommenen Linie 465 fehlen aktuell zwei geplante Haltestellen, weiterhin weist die Haltestelle „Eppstein, Industriegebiet Am Römig“ aktuell nur einen unzureichenden provisorischen Ausbauzustand auf. Die fehlenden drei Haltestellen an der Buslinie 465 sollten unverzüglich barrierefrei eingerichtet werden.
2. Für die Anbindung der Stadtklinik wird aktuell eine Studie erstellt über die Neueinrichtung einer Bushaltestelle zur Herstellung einer Anbindung an der Heßheimer Straße. Der dadurch mögliche Entfall der Stichfahrt würde die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten zwischen der Stadtklinik und dem Hauptbahnhof bereits mit der heutigen Anbindung durch die Linien 460 und 461 deutlich erhöhen und durch die Zeitersparnis würde der Fahrplan und die Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr stabiler. Zudem wird das Wohngebiet südlich der Heßheimer Straße besser als heute mit dem ÖPNV erschlossen. Je früher die Haltestelle eingerichtet ist, desto eher können diese Vorteile greifen.
3. Auf Grund des ÖPNV-Neukonzeptes müssen bis zum 13.06.2020 weitere neue Haltestellen eingerichtet werden. Davon sollte ein Teil sofort barrierefrei eingerichtet werden.
4. Auf Grund der gesetzlichen Verpflichtung sind bis zum 01.01.2022 weitere Bushaltestellen barrierefrei auszubauen.
5. Darüber hinaus ist es ggf. sinnvoll, weitere Haltestellen auf freiwilliger Basis barrierefrei auszubauen. D.h. für diese Haltestellen leitet sich aus dem Nahverkehrsplan keine Verpflichtung ab, ein barrierefreier Ausbau kann aber auf Grund anderer Faktoren wie z.B. ausreichende Erschließung eines Wohngebietes für Mobilitätseingeschränkte dennoch empfehlenswert sein.

Mit dem Beschluss über die Drucksache XVI/2918 wurde die Stadtverwaltung beauftragt,

„...bezüglich der Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen Detailstudien durchzuführen. Ziel ist eine bessere und komfortablere Zugänglichkeit des Bussystems für seine Fahrgäste.“ (Punkt 6) und

„...auf Basis einer Einschätzung der Haltestellen des Neukonzeptes durch den Gutachter des Nahverkehrsplans, welcher das neue Konzept zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan erhält, ein Konzept zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen zu entwickeln.“ (Punkt 16).

Diese beiden Punkte werden mit dieser Drucksache abgearbeitet.

Die Bearbeitung der Fragestellung erfolgt dort, wo mehrere Linien verkehren, nach Korridoren, und zusätzlich nach den verbleibenden Abschnitten einer Linie.

Unter „Haltestelle“ wird grundsätzlich eine Haltestelle verstanden, d.h. eine Haltestelle entspricht zwei Haltepositionen. Haltestellen, die nur in eine Fahrtrichtung existieren, werden ggf. als Einrichtungs-Haltestellen bzw. analog als eine Halteposition bei den Kosten angerechnet.

Grundsätzlich sollte zumindest in jedem Stadtteil eine barrierefreie Haltestelle vorgehalten werden. Diese Ansicht vertritt auch der Gutachter, welcher den Nahverkehrsplan erstellt. Eine entsprechende Formulierung soll in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Da der Zentrale Omnibus-Bahnhof ohnehin barrierefrei umgebaut wird, wird dieser bei den Betrachtungen ausgeklammert. Hier ist gemäß dem Entwurf des Nahverkehrsplans ein barrierefreier Ausbau bis 01.01.2022 erforderlich. Die Aussagen zu den anderen Haltestellen können auf die geplanten Haltestellen übertragen werden.

Am Ende der Auflistung der einzelnen korridor- und linienbezogenen Betrachtungen werden die Maßnahmen zusammengefasst und mit Realisierungszeiträumen hinterlegt. Diese sind:

- Umsetzung unverzüglich (Priorität 1),
- Umsetzung bis 13.06.2020 (Priorität 2),
- Umsetzung bis 01.01.2022 (Priorität 3),
- Umsetzung nach dem 01.01.2022 (Priorität 4).

Die bauliche und verkehrliche Machbarkeit der Haltestellen wurde bereits grob geprüft. Insbesondere bei der Umsetzung barrierefreier Haltestellen sind jedoch Detailbetrachtungen erforderlich. Diese werden nach Abstimmung über das Konzept durchgeführt. In diesem Zuge wird der jeweilige Mikrostandort – quasi auf den Meter genau – festgelegt. Diese Aufgabe übernimmt ein externer Gutachter.

Maßnahmen der Demontage von Haltestellen werden nicht thematisiert.

Die Abbildungen sind in Anlage beigefügt.

Korridor Frankenthal Hbf – Stadtklinik (Linien 460, 461, 468, 469)

Die Haltestellen Fontanesistraße und Ganghoferstraße verbleiben am aktuellen Standort. An der Ganghoferstraße wird im Nahverkehrsplan kritisiert, dass die Aufstellfläche nur eine Tiefe von 1,5 m hat. Gemäß der Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, S. 75, soll eine Breite von 2,5 m bei Bushaltestellen nicht unterschritten werden. Hier sollte der Sollzustand angestrebt werden. Es wird empfohlen, die Haltestelle Ganghoferstraße gleich barrierefrei auszubauen; so hätte der Frankenthaler Westen im Bereich Heßheimer Siedlung eine barrierefreie Haltestelle.

Die Haltestelle Stadtklinik ist gemäß Nahverkehrsplan barrierefrei auszubauen. Für die Haltestelle Stadtklinik ist vorgesehen, diese an der bestehende Stelle aufzugeben und eine Haltestelle westlich des Kreisels in Fahrtrichtung Heßheim und eine Haltestelle östlich des Kreisels in Fahrtrichtung Hauptbahnhof einzurichten. Diese Maßnahme befindet sich gerade gutachterlicherseits in der Prüfung. Der Entwurf eines Endberichtes, in welchem die bauliche und verkehrliche Machbarkeit der Haltestelle nachgewiesen wurde, liegt zwischenzeitlich vor. Ein barrierefreier Ausbau an der bestehenden Stelle macht – zumal die Zuwegung zur Haltestelle Stadtklinik an der heutigen Stelle nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit entspricht – keinen Sinn. Weiterhin spricht dafür, dass mit der Aufgabe der heutigen Stichfahrt Fahrzeit eingespart werden kann, die in die Pünktlichkeit der Linie und Verbesserung der Anschlüsse investiert werden kann.

Zusammenfassung:

- Neuanlage einer barrierefreien Haltestelle (Stadtklinik, 2 Haltepositionen, Priorität 2) und
- barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Ganghoferstraße, 2 Haltepositionen, Priorität 3).

Korridor Frankenthal Hbf – Mahlastraße (Linien 465, 466, 468)

Die Haltestelle Jahnplatz wird zum Sommer 2020 in Speyerer Tor umbenannt, damit die Haltestellen in Richtung und Gegenrichtung identisch bezeichnet sind. Dies ist insbesondere für ortsunkundige Fahrgäste, die elektronische Fahrplanauskunftssysteme nutzen, von großer Wichtigkeit.

Bis zum 01.01.2022 sollte eine Haltestelle zwischen dem Speyerer Tor und dem Hauptbahnhof/Zentralen Omnibus-Bahnhof barrierefrei ausgebaut werden. Es wird vorgeschlagen, die Haltestelle Neumayerschule aufzugeben und stattdessen Haltestellen anzulegen im Bereich der Querstraßen Erzbergerstraße/Emil-Rosenberg-Straße. Hierzu sind Detailbetrachtungen erforderlich. Diese können auf Grund des Zeithorizontes ab Anfang 2020 durchgeführt werden.

Die Haltestelle Speyerer Tor muss laut Nahverkehrsplan nicht barrierefrei ausgebaut werden, es wird jedoch empfohlen, dies außerhalb des Zeithorizontes für den verpflichtenden barrierefreien Ausbau dennoch auf Grund der Wichtigkeit für die Erschließung des Zentrums zu tun.

Zusammenfassung:

- Neueinrichtung einer barrierefreien Haltestelle am Neumayerring bis zum 01.01.2022 (2 Haltepositionen, Priorität 3).
- Barrierefreier Um-/Neubau der Haltestelle Speyerer Tor (2 Haltepositionen, Priorität 4).

Korridor Hans-Kopp-Straße – Flomersheimer Straße – Flomersheim – Eppstein (Linien 465 und 466)

Für die neuen Haltestellen Congressforum und Philipp-Rauch-Straße (Verlegung an die Flomersheimer Straße) wurde ein Gutachten zur barrierefreien Machbarkeit der Haltestellen erstellt. Deren Machbarkeit wurde dabei nachgewiesen. Diese Haltestellen sollen umgehend barrierefrei ausgebaut werden. Die Gründe dafür ergeben sich – da es sich um neue Haltestellen handelt – nicht aus dem Nahverkehrsplan. Es spielt jedoch die zu erwartende Kundenfrequenz, die Klientel (Nähe Altenheim, Nähe Kongresszentrum) und die Nutzung von Förderungsmöglichkeiten u. a. wegen der hohen Erstellungskosten für den Fußgängerüberweg eine Rolle. Zudem ist die Linie bereits in Betrieb. Der Nahverkehrsplan konstatiert insbesondere für den Bereich um die zukünftige Haltestelle Congressforum ein Erschließungsdefizit, welches mit der neuen Bushaltestelle beseitigt wird. Der Fußgängerüberweg kommt dem dort vorhandenen Querungsbedarf durch Fußgänger entgegen.

In Flomersheim ist keine Verlegung von Haltestellen vorgesehen. Dort ist allerdings gemäß Nahverkehrsplan die Haltestelle Flomersheim Gemeindehaus bis zum 01.01.2022 barrierefrei auszubauen. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten wird allerdings empfohlen, nicht die Haltestelle Gemeindehaus, sondern die Haltestelle Siedlung barrierefrei auszubauen (die Platzverhältnisse sind dort besser geeignet). Die Haltestelle Gemeindehaus liegt zudem im Einzugsbereich des Bahnhofs, wer aus diesem Bereich barrierefrei in die Innenstadt fahren möchte, kann auch alternativ die Bahn nutzen. Die Haltestelle Flomersheim Siedlung ist von der Erschließung her nicht schlechter zu bewerten als die anderen beiden Haltestellen zumal angesichts derzeit geplanter Baugebiete.

In Eppstein ist eine Haltestelle barrierefrei auszubauen, hier wird empfohlen, eine neu einzurichtende Haltestelle in Eppstein Süd im Bereich südlich der Einmündung Leininger Straße barrierefrei auszubauen.

Zusammenfassung:

- 2 Neueinrichtungen barrierefreier Haltestellen (Flomersheimer Straße, Congressforum, 4 Haltepositionen, Priorität 1)
- Neueinrichtung einer barrierefreien Haltestelle in Eppstein Süd südlich der Einmündung Leininger Straße (Leininger Straße, 2 Haltepositionen, Priorität 2).
- Barrierefreier Ausbau einer Haltestelle in Flomersheim (Siedlung, 2 Haltepositionen, Priorität 3),

Korridor Frankenthal Hbf – Wormser Straße (Linien 462 und 463, bis Nordring)

Für die Wormser Straße ist gemäß dem beschlossenen ÖPNV-Konzept die Neuanlage einer Haltestelle südlich der Kreuzung mit dem Nordring erforderlich. An dieser Haltestelle sollten die Linien 462 und 463 halten.

Die Haltestelle Wormser Tor soll gemäß Nahverkehrsplan nur in Fahrtrichtung Hauptbahnhof (in der Westlichen Ringstraße) barrierefrei ausgebaut werden. So liegt die Haltestelle in Richtung Bobenheim-Roxheim abseitig zur Innenstadt (in der Friedrich-Ebert-Straße) und wird gemäß vorliegender Daten des VRN nur geringfügig genutzt. So gibt es montags bis freitags 28 Einsteiger pro Tag, samstags und sonntags gar keine. Da der Fußweg zum ZOB zumindest vom Rathausplatz aus ähnlich weit ist wie zur Haltestelle Wormser Straße, sollte diese Haltestelle aufgegeben werden. Es ist die Prüfung einer alternativen, innenstadtnäheren Haltestelle nach dem entsprechenden Beschluss im Planungs- und Umweltausschuss am 13.08.2019 in Vorbereitung.

Die Haltestelle am Friedhof soll ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden. Hier besteht jedoch keine Verpflichtung für einen barrierefreien Ausbau, daher wird die Maßnahme in die Prioritätsstufe 4 einsortiert.

Zusammenfassung:

- Barrierefreier Ausbau an drei Haltestellen (Einkaufszentrum Nord 2 Haltepositionen Priorität 4, Wormser Tor Richtung Hbf, 1 Halteposition, Priorität 3; Friedhof 2 Haltepositionen Priorität 4).

Linie 84

Die Haltestelle Wormser Tor wurde schon im Verkehrskorridor Wormser Straße behandelt. Desweiteren sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

Die Haltestelle Feierabendhaus existiert bislang nur in der Schmiedgasse in barrierefreier Form. Die kürzlich nicht barrierefrei eingerichtete Haltestelle im Foltzring soll mit der Priorität 4 gelegentlich barrierefrei ausgebaut werden.

Die heutige Haltestelle Pegulan soll barrierefrei ausgebaut werden – dies ist zwar im Nahverkehrsplan nicht verlangt, ist aber sinnvoll, da die Haltestelle zukünftig neben der Haltestelle Benderstraße das Hallenbad erschließen soll. Die Haltestelle wird in Kalkofenweg umbenannt.

Es wird eine neue Haltestelle Ostpark ohne Sicherstellung der Barrierefreiheit eingerichtet.

Es wird eine neue Haltestelle im Bereich westlich des Starenwegs eingerichtet. Diese soll barrierefrei werden. Diese sollte die bisherige Haltestelle Finkenweg, die zu weit westlich liegt, ersetzen.

Zusammenfassung:

- Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle (Feierabendhaus Richtung Hbf, 1 Halteposition, Priorität 4),
- Einrichtung einer nicht barrierefreien Haltestelle (Ostpark, 2 Haltepositionen, Priorität 2),
- Barrierefreier Umbau einer bestehenden Haltestelle (Pegulan, zukünftig Kalkofenweg, 2 Haltepositionen, Priorität 4).
- Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle (Starenweg, 2 Haltepositionen, Priorität 4).

Linie 462

Die Linie 462 soll zum Start des neuen Verkehrsvertrages zunächst ab Beindersheimer Straße weiterhin über den gleichnamigen Straßenzug in Richtung Hauptbahnhof geführt werden. Um die Anbindung des Einkaufszentrums Nord zu attraktivieren, ist es jedoch vorgesehen, die Linie über den Nordring und die Wormser Straße zum Hauptbahnhof zu führen. Die Linienvlaufvariante über die Robert-Bosch-Straße entfällt zukünftig.

Daher ist die Einrichtung einer Haltestelle südlich des Kreisels mit der Industriestraße vorgesehen. Die Haltestelle soll auch die Bezeichnung „Industriestraße“ erhalten. Dort wurde augenscheinlich auf der Westseite eine barrierefreie Haltestelle, die niemals genutzt wurde, errichtet, welche derzeit als Parkplatz genutzt wird. Hier ist zu prüfen, ob der dortige Hochbord genutzt werden kann, dies sollte zumindest teilweise der Fall sein. Die Haltestelle Industriestraße soll barrierefrei eingerichtet werden. Da die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur wahrscheinlich Kosten verursacht, kommt hier der Kostensatz für einen Neubau zur Anwendung.

Im Nahverkehrsplan wird kritisiert, dass an der Beindersheimer Straße die Aufstellfläche für Fahrgäste nur eine Tiefe von 1,5 m hat. Hier sollte der Sollzustand von 2,5 m hergestellt werden. In diesem Zuge soll ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle erfolgen.

Zusammenfassung:

- Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle (Industriestraße, 2 Haltepositionen, Priorität 2),
- Barrierefreier Ausbau einer Haltestelle (Beindersheimer Straße, 2 Haltepositionen, Priorität 3).

Linie 463

Eine Haltestelle, die aktuell mit „Stadtwerke“ bezeichnet sind, gibt es nur bei den Stadtwerken am östlichen Rand der Wormser Straße. Die gegenüber liegende Haltestelle heißt „Einkaufszentrum Nord“. Diese nicht gleiche Benennung ist für ortsunkundige Fahrgäste nicht vorteilhaft, da man in der elektronischen Fahrplanauskunft für eine Hin- und Rückfahrt nicht denselben Haltestellennamen angeben kann und folglich einmal zunächst in die Gegenrichtung verwiesen wird.

Im Zuge der Linie 463 nördlich des Nordrings sollte daher die Haltestelle bei den Stadtwerken auf der westlichen Straßenseite in „Stadtwerke“ umbenannt werden. Beide Haltestellen sollten barrierefrei ausgebaut werden. Es ist – da der notwendige Platz nicht vorhanden ist – jeweils von einem Halt der Busse auf der Fahrbahn auszugehen. Die heutige Haltestelle „Einkaufszentrum Nord“ in Fahrtrichtung Bobenheim-Roxheim soll aufgegeben werden; diese wird durch die bereits beschriebene neue Haltestelle südlich der Einmündung des Nordrings ersetzt.

Die Haltestelle Frankenthal Nord wird im Zuge der Umbaumaßnahmen an der Kreuzung Wormser Straße/Wilhelm-Hauff-Straße/Industriestraße barrierefrei ausgebaut. So hat zumindest der nördliche Teil der Nordendsiedlung, die im Busverkehr nicht optimal erschlossen werden kann, einen barrierefreien Zugang zum Bussystem.

Zusammenfassung:

- Barrierefreier Ausbau von drei Haltestellen (Frankenthal Nord, 2 Haltepositionen, Priorität 3, Stadtwerke, 2 Haltepositionen, Priorität 4)

Linie 464

An der Linie 464 soll eine neue Haltestelle Schlachthausweg eingerichtet werden. Diese soll nicht barrierefrei ausgebaut werden.

Die Haltestelle Nordring östlich des gleichnamigen Straßenzuges wird in „An der Adamslust“ umbenannt und muss gemäß Nahverkehrsplan bis zum 01.01.2022 barrierefrei ausgebaut sein (der Nahverkehrsplan sieht zwar den Ausbau der heutigen Haltestelle Nordring westlich des Nordrings/Ostringes für den Ausbau vor; diese Haltestelle wird jedoch aufgegeben).

Die Haltestelle „Mörsch Süd“ besteht – da sie außerhalb der Schleife durch den Ort liegt - aus jeweils einer Halteposition pro Fahrtrichtung. Aktuell beträgt dort die Tiefe der Aufstellbereiche für Fahrgäste gemäß dem Entwurf des Nahverkehrsplans nur 1,5 m. Dieser sollte möglichst auf 2,5 m (Solltiefe) erweitert werden. Ein eventueller barrierefreier Ausbau empfiehlt der Nahverkehrsplan für die Haltestelle Mörsch Am Nußbaum. Da diese nur eine Halteposition aufweist, wäre die Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle hier billiger zu realisieren als z. B. an der Haltestelle Mörsch Süd. Auch die Nutzerzahlen sprechen für diese Vorgehensweise.

Zusammenfassung:

- Nicht barrierefreie Neueinrichtung einer Haltestelle (Schlachthausweg, 2 Haltepositionen, Priorität 2),
- barrierefreier Ausbau einer Haltestelle in Mörsch (Am Nußbaum, 1 Halteposition, Priorität 3),
- barrierefreier Ausbau östlich des Nordrings (An der Adamslust, 2 Haltepositionen, Priorität 3).

Linie 465 außerhalb der Korridore

Die Haltestelle im Industriegebiet Am Römig sollte schnellst möglichst barrierefrei ausgebaut werden. Dabei sind die Anforderungen, die sich aus der Mitnutzung durch die Linie 72 von der RNV ergeben, zu berücksichtigen. D.h. die Haltestelle ist für den gleichzeitigen Aufenthalt mehrerer Busse und ggf. auch für Gelenkbusse zu dimensionieren (voraussichtlich 2 Gelenkbuslängen bzw. 3 Standardbuslängen, Ergebnis der Abstimmung mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH im Juni 2019).

Zusammenfassung:

- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Eppstein, Industriegebiet Am Römig“ (3 Haltepositionen, Priorität 1)

Linie 466 außerhalb der Korridore

Die Linie 466 wird von Eppstein entlang des Studernheimer Wegs nach Studernheim verlängert. Dabei wird auch das Gebiet zwischen Eppstein und Studernheim angeschlossen. In Studernheim werden vorhandene Haltestellen angebunden. Am Friedhof entsteht eine neue Haltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt. Diese wird – da ein vorhandener Gehweg als Aufstellbereich für Fahrgäste genutzt wird – nicht barrierefrei eingerichtet.

Entlang des Studernheimer Wegs wird die neue Haltestelle EppsteinVerdistraße in Höhe der gleichnamigen Einmündung errichtet. Da es sich um einen Neubau handelt, wird die Haltestelle sofort barrierefrei errichtet.

Weiterhin ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle „Eppstein Studernheimer Weg“ vorgesehen. Sofern die Haltestelle Studernheim Kirche nicht barrierefrei ausgebaut werden kann, sollte die Haltestelle Studernheim Friedhof ersatzweise barrierefrei ausgebaut werden. Hier wären allerdings die zu erwartenden Kosten, da zwei Haltepositionen barrierefrei ausgebaut werden müssten, in etwa doppelt so hoch. Daher wird im Rahmen dieser Ausarbeitung von einer Realisierbarkeit einer solchen Haltestelle an der Kirche ausgegangen.

Zusammenfassung:

- Neueinrichtung einer barrierefreien Haltestelle (Verdistraße, 2 Haltepositionen, Priorität 2),
- Neueinrichtung einer Haltestelle in barrierefreier Form auf der Südseite (da Neubau) und nicht barrierefreier Form auf der Nordseite (da Nutzung des Gehweges und kein grundhafter Neu- oder Ausbau) (Eppstein Studernheimer Weg, 2 Haltepositionen, Priorität 2),
- Neueinrichtung einer barrierefreien Haltestelle in Studernheim (Kirche, 1 Halteposition, Priorität 3),
- Neueinrichtung einer nicht barrierefreien Haltestelle (Studernheim Friedhof, 1 Halteposition Priorität 2).

Ein barrierefreier Ausbau anderer Haltestellen in Studernheim kommt nicht in Frage, da eine Haltestelle am gemeinsamen Linienweg der Linien 466 und 467 ausgebaut werden sollte.

Linie 467

Die Linie 467 wird neu über die Benderstraße geführt. Sie wird verlängert nach Oggersheim Bahnhof; in Studernheim wird die Schleife verkürzt.

Aus diesen Änderungen an der Linie ergeben sich folgende Maßnahmen bei den Haltestellen in Frankenthal:

Am Europaring wird die derzeit nur in Fahrtrichtung Hbf bestehende Haltestelle um eine Haltestelle in Fahrtrichtung Oggersheim ergänzt. Da der Gehweg als Aufstellbereich für Fahrgäste genutzt wird und Nutzerzahlen noch nicht bekannt sind, wird auch aus Kostengründen die Haltestelle nicht barrierefrei eingerichtet.

Die Haltestelle Benderstraße ist barrierefrei auszubauen. Der Nahverkehrsplan hat den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Parsevalplatz im Bestand vorgesehen. Die Haltestelle Benderstraße wird zukünftig die Funktion der Haltestelle Parsevalplatz, die zudem nur in eine Richtung besteht, übernehmen. Da sich nach Schulschluss an der Haltestelle zwei Busse gleichzeitig aufhalten (wovon aktuell einer auf der Fahrbahn steht) und bei mindestens einer Linie der beiden betroffenen davon ausgegangen werden muss, dass Gelenkbusse eingesetzt werden, ist die Haltestelle von der Länge her entsprechend zu dimensionieren.

Nördlich der Kreuzung mit der Frankenstraße wird in der Benderstraße eine neue Haltestelle angelegt. Diese dient auch zur Erschließung des Strandbades. Auf Grund der Bedeutung für die Erschließung des Strandbades und der erwarteten hohen Nutzung soll die Haltestelle sofort barrierefrei eingerichtet werden. Die Maßnahme ist ggf. mit der Baumaßnahme „Einrichtung eines Minikreisels“ abzustimmen.

Vorgeschlagene Änderungen bei den Haltestellen auf dem Albrecht-Dürer-Ring sind bei der Linie 468 thematisiert.

In Studernheim wird zur Einsparung von Fahrzeit die Haltestelle „Frankenthaler Straße“ auf Seite des Real demontiert. Die Haltestelle auf der anderen Seite bleibt bestehen. Von dort werden alle Fahrtrichtungen bedient.

Für eine Fahrt des Schüler- und Werksverkehrs auf der Linie 467 wird an der Waldorfschule die einst bestehende Haltestelle wieder eingerichtet. Dies ist möglich, sobald dort eine geplante Querungshilfe eingerichtet ist.

Zusammenfassung:

- Neueinrichtung einer nicht barrierefreien Haltestelle am Europaring (Europaring, 1 Halteposition, Priorität 2),
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle am Schulzentrum und Hallenbad (Benderstraße, 3 Haltepositionen da nach Schulschluss 2 Fahrzeuge – ggf. Gelenkbusse - in einer Haltestelle, Priorität 3),
- Neueinrichtung einer barrierefreien Haltestelle (Frankenstraße, 2 Haltepositionen, Priorität 2),
- Wiedereinrichtung einer nicht barrierefreien Haltestelle Waldorfschule auf der Nordseite der Julius-Bettinger-Straße, sobald dort ein Fußgängerüberweg angelegt wurde (Priorität 2).

Linie 468 außerhalb der Korridore

Die bestehende Haltestelle „Albrecht-Dürer-Ring“ ist gemäß Nahverkehrsplan barrierefrei auszubauen.

Da in Frankenthal Süd bei der Linie 468 eine gegenüber der heute von der Linie 467 gefahrene Schleife verkürzt wird, ist die Einrichtung einer Haltestelle am Altenheim im Frankenthaler Süden in Fahrtrichtung Hauptbahnhof/Stadtklinik erforderlich. Diese soll sofort barrierefrei eingerichtet werden. Die bestehende Haltestelle auf der Nordseite weist keinen barrierefreien Standard auf und soll in gleichem Zuge barrierefrei ausgebaut werden.

Die Haltestellen „Schongauerstraße“ und „Paul-Beckmann-Straße“ sind laut Nahverkehrsplan barrierefrei auszubauen. Für die Haltestellen zwischen Schongauerstraße und Albrecht-Dürer-Ring sollte eine Überplanung erfolgen mit dem Ziel, die Haltestellen im Albrecht-Dürer-Ring gleichmäßiger zu verteilen und eine bessere Erschließung des Strandbades aus Richtung Süden zu erreichen (Anlage einer Haltestelle in Höhe der Colombesstraße, siehe Abbildung 21, Priorität 4). D.h. es wird vorgeschlagen, die heutige Haltestelle „Paul-Beckmann-Straße“ nicht barrierefrei auszubauen, sondern stattdessen eine Haltestelle in ähnlicher Lage, welche sich aus der Überplanung der Haltestellenstruktur in diesem Straßenabschnitt ergibt (in der Abbildung mit Anselm-Feuerbach-Straße bezeichnet).

Zusammenfassung:

- Barrierefreier Ausbau zweier bestehenden Haltestellen (Albrecht-Dürer-Ring, Schongauerstraße, 4 Haltepositionen, Priorität 3),
- Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle (Am Speyerbach – heute Altenheim Süd, 2 Haltepositionen, Priorität 2),
- Barrierefreier Ausbau einer weiteren Haltestelle entlang des Albrecht-Dürer-Rings (ggf. in Höhe der Anselm-Feuerbach-Straße, 2 Haltepositionen, Priorität 3)
- Freiwilliger barrierefreier Ausbau einer weiteren Haltestelle am Albrecht-Dürer-Ring, z.B. in der Nähe der Colombesstraße (2 Haltepositionen, Priorität 4).

Linie 469 außerhalb der Korridore

Für die Linie 469 ist die Einrichtung einer Haltestelle „Friedensring“ vorgesehen. Da der vorhandene Gehweg als Aufstellbereich genutzt werden kann und zudem nicht von einer hohen Frequentierung der Haltestelle ausgegangen wird, wird diese nicht barrierefrei eingerichtet.

Die Haltestelle Konrad-Adenauer-Platz in Fahrtrichtung Hauptbahnhof/Stadtklinik sollte als freiwillige Leistung der Stadt mit Priorität 4 barrierefrei ausgebaut werden.

Weiterhin sollte die neue Haltestelle „Hauptbahnhof West“ barrierefrei ausgebaut werden. Der Nahverkehrsplan sieht für die Haltestelle „KSB“ einen barrierefreien Ausbau vor, übertragen auf die Planung wäre dies die ersatzweise zu wählende Haltestelle.

Zusammenfassung:

- Einrichtung einer neuen nicht barrierefreien Haltestelle (Friedensring, 1 Halteposition, Priorität 2),
- Barrierefreier Umbau einer bestehenden Haltestelle (Konrad-Adenauer-Platz, 1 Halteposition, Priorität 4),
- Neueinrichtung einer barrierefreien Haltestelle (Hauptbahnhof West, 1 Halteposition, Priorität 2).

Zusammenfassung aller Maßnahmen

Linie /Korridor	Haltepositionen Priorität 1 (unverzögliche Umsetzung)	Haltepositionen Priorität 2 (Umsetzung bis Sommer 2020, sowohl barrierefrei als auch nicht barrierefrei)	Haltepositionen Priorität 3 (Umsetzung bis 01.01.2022, barrierefrei)	Haltepositionen Priorität 4 (Umsetzung nach 01.01.22, freiwillig barrierefrei)
Hbf – Stadtklinik		2 barrierefreie Haltestellen für die Linien 460, 461, 468 und 469, westlich und östlich des Kreisels	2 Haltepositionen (Ganghoferstraße)	
Hbf – Mahlastraße			2 Haltepositionen (Emil-Rosenbergstraße)	2 Haltepositionen (Speyerer Tor)
Hbf – Hans-Kopp-Str. – Eppstein	4 barrierefrei (CongressForum, Flomersheimer Straße)		2 Haltepositionen in Eppstein (Leininger Straße) 2 Haltepositionen in Flomersheim (Siedlung)	
Korridor Hbf – Wormser Straße			1 Halteposition (Wormser Tor)	2 Haltepositionen (Einkaufszentrum Nord; Grundlage der Linienverlaufsängerung) 2 Haltepositionen (Friedhof)
84		2 nicht barrierefrei (Ostpark)		5 Haltepositionen barrierefrei (Feierabendhaus einseitig, Kalkofenweg, Starenweg)
462		2 Haltepositionen, davon 2 barrierefrei (Industriestraße)	2 Haltepositionen (Beindersheimer Straße)	

Linie /Korridor	Haltepositionen Priorität 1 (unverzögliche Umsetzung)	Haltepositionen Priorität 2 (Umsetzung bis Sommer 2020, sowohl barrierefrei als auch nicht barrierefrei)	Haltepositionen Priorität 3 (Umsetzung bis 01.01.2022, barrierefrei)	Haltepositionen Priorität 4 (Umsetzung nach 01.01.22, freiwillig barrierefrei)
463			2 Haltepositionen (Umbau Haltestelle Frankenthal Nord)	2 Haltepositionen – Umbau Haltestelle Stadtwerke (barrierefrei)
464		2 Haltepositionen (Schlachthausweg nicht barrierefrei)	3 Haltepositionen (An der Adamslust, Am Nußbaum)	
465	3 Haltepositionen (Am Römig, barrierefrei)			
466		3 Haltepositionen (Eppstein Studernheimer Weg 1x barrierefrei, 1x nicht barrierefrei, Studernheim Friedhof 1 Halteposition nicht barrierefrei) 2 Haltepositionen Verdistraße barrierefrei	1 Haltestelle in Studernheim (voraussichtlich Kirche; 1 Halteposition)	
467		1 Halteposition (Europaring, nicht barrierefrei) 2 Haltepositionen Frankenstraße, barrierefrei 1 Wiedereinrichtung Haltestelle Waldorfschule, 1 Halteposition nicht barrierefrei	3 Haltepositionen Benderstraße, die Länge ist in Abhängig der gleichzeitig haltenden Busse im Schülerverkehr festzulegen.	
468		2 Haltepositionen barrierefrei (Am Speyerbach)	2 Haltepositionen (Albrecht-Dürer-Ring), 2 Haltepositionen (Schongauerstraße) 2 Haltepositionen (ggf. Anselm-Feuerbach-Straße)	2 Haltepositionen am Albrecht-Dürer-Ring (Haltestelle Colombestraße)

Linie /Korridor	Haltepositionen Priorität 1 (unverzögliche Umsetzung)	Haltepositionen Priorität 2 (Umsetzung bis Sommer 2020, sowohl barrierefrei als auch nicht barrierefrei)	Haltepositionen Priorität 3 (Umsetzung bis 01.01.2022, barrierefrei)	Haltepositionen Priorität 4 (Umsetzung nach 01.01.22, freiwillig barrierefrei)
469		1 Halteposition nicht barrierefrei (Friedensring) 1 Halteposition barrierefrei (Hauptbahnhof West)		1 Halteposition (Konrad-Adenauer-Platz)
Summe:	7	21	26	14
Summe Haltestellenneueinrichtung/Ausbau	68			

Tab. 1: Programm für die Einrichtung neuer Haltestellen im Zuge der Einführung des neuen ÖPNV-Konzeptes und des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen bis zum Jahr 2023

Es wird vorgeschlagen, dass nach der Anlaufzeit des neuen ÖPNV-Systems von drei Jahren auf Basis der dann aktuellen Ein- und Aussteigerzahlen zu prüfen, ob ein weiterer Ausbau von Haltestellen auf den Standard einer Barrierefreiheit sinnvoll ist.

Errichtungskosten

Die Kosten für die Errichtung der Bushaltestellen können aktuell nur abgeschätzt werden, da für die Haltestellen zunächst eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wird. Bestandteil dieser Machbarkeitsstudie wird u. a. eine Kostenabschätzung sein.

Bei einer überschlägigen Abschätzung zum heutigen Zeitpunkt kommen folgende Werte zur Anwendung:

- 50.000 Euro für eine barrierefreie Bushaltestelle (1 Halteposition),
- 10.000 Euro für eine nicht barrierefreie Bushaltestelle (1 Halteposition).

In der Praxis werden die Haltestellen im Abschnitt Frankenthal Stadtklinik – Frankenthal Hbf – Speyerer Tor – Benderstraße für Gelenkbusse ausgelegt sein, bezüglich der Kosten wird hier keine Unterscheidung vorgenommen, da es sich ohnehin um einen Pauschalwert handelt.

Demnach ergeben sich folgende Errichtungskosten:

Linie /Korridor	Anzahl Haltepositionen Priorität 1 und 2 barrierefrei	Anzahl Haltepositionen Priorität 1 und 2 nicht barrierefrei
Hbf – Stadtklinik	2	
Hbf – Hans-Kopp-Str. - Eppstein	4	
84		2
462	2	
463		
464		2
465	3 (Am Römig)	
466	3	2
467	2	2
468	2	
469	1	1
Summe:	19	9
Kosten:	950.000 €	90.000 €

Tab. 2: Kostenabschätzung für die Einrichtung der Haltestellen der Priorität 1 und 2

Die BRUTTO-Gesamtkosten der Priorität 1 und 2 belaufen sich voraussichtlich auf 1.040.000 €.

Linie /Korridor	Anzahl Haltepositionen Priorität 3 barrierefrei
Hbf – Stadtklinik	2
Hbf – Mahlastraße	2
Hbf – Hans-Kopp-Str. - Eppstein	2
Korridor Hbf – Wormser Straße	1
462	2
463	2
464	3
466	2
467	3
468	6
Summe:	25
Kosten:	1.250.000 €

Tab. 3: Kostenabschätzung für die Einrichtung der Haltestellen der Priorität 3

Linie /Korridor	Anzahl Haltepositionen Priorität 4 barrierefrei
Hbf – Mahlastraße	2
Korridor Hbf – Wormser Straße	4
84	5
463	2
468	2
469	1
Summe:	16
Kosten:	800.000 €

Tab. 4: Kostenabschätzung für die Einrichtung der Haltestellen der Priorität 4

Priorität	Errichtungskosten
1 und 2	1.040.000 €
3	1.250.000 €
4	800.000 €
Gesamtkosten:	3.090.000 €

Tab. 5: BRUTTO-Errichtungskosten Prioritäten 1-4

Hinzu kommen Kosten für die verkehrliche und bauliche Detailstudien /Machbarkeitsstudie für die Prioritätsstufen 1 und 2 gemäß dem günstigsten vorliegenden Angebot auf ca. 55.000,- € (inkl. Optionen). Die Detailstudien /Machbarkeitsstudie für die Prioritätsstufen 3 und 4 werden sich voraussichtlich auf ca. 80.000,- € belaufen.

Die weiteren Planungskosten (Entwurfsplanung) werden sich voraussichtlich auf ca. 245.000 € belaufen.

Finanzierung

Die Finanzierung der Planungskosten erfolgt über eine Veranschlagung im Nachtragshaushalt 2019 und Haushalt 2020 beim Projekt 5116.

Fördermittel

Nach Vorlage der Entwurfsplanung inkl. einer Kostenschätzung für die barrierefreie Haltestellen/-positionen Fördermittel beantragt werden. Geeignete Förderprogramme werden im weiteren Planungsverlauf geprüft.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Oberbürgermeister+
Martin Hebich

Anlage:
Auszug aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans
Übersichtskarten